

Автотранспорт на войне

Хорас Уайатт

MOTOR TRANSPORTS IN WAR

BY
HORACE WYATT



ILLUSTRATED

Электронная книга проекта "Гутенберг" о транспортных средствах на войне

Эта электронная книга предназначена для использования любым человеком в любой точке Соединенных Штатов и большинства других частей мира бесплатно и практически без каких-либо ограничений. Вы можете скопировать его, раздать или повторно использовать в соответствии с условиями лицензии Project Gutenberg, прилагаемой к этой книге, или онлайн по адресу www.gutenberg.org. Если вы находитесь за пределами Соединенных Штатов, вам необходимо ознакомиться с законами страны, в которой вы находитесь, прежде чем использовать эту электронную книгу.

Название: Автотранспорт на войне

Автор: Гораций Уайатт

Дата выхода: 6 января 2018 г. [Электронная книга № 56323]

Последнее обновление: 23 октября 2024 г.

Язык: Английский

В титрах: Подготовлено Брайаном Коу, Дэвидом Э. Брауном и командой онлайн-корректоров по адресу <http://www.pgdp.net> (Этот файл создан на основе изображений, щедро предоставленных интернет-архивом)

*** НАЧАЛО ПРОЕКТА ЭЛЕКТРОННОЙ КНИГИ ГУТЕНБЕРГА "АВТОТРАНСПОРТ На ВОЙНЕ" ***

The Daily Telegraph

ВОЕННЫЕ КНИГИ

АВТОТРАНСПОРТ НА ВОЙНЕ

The Daily Telegraph

ВОЕННЫЕ КНИГИ

Ткань 1/-сетка для каждого столба свободна на 1/3 от каждого

КАК НАЧАЛАСЬ ВОЙНА

У. Л. КОРТНИ, доктора права, и Дж. М. КЕННЕДИ

“ФЛОТЫ В СОСТОЯНИИ ВОЙНЫ”

АРЧИБАЛЬДА ХЕРДА

"СЕДАНСКАЯ КАМПАНИЯ"

ДЖОРДЖА ХУПЕРА

"КАМПАНИЯ ВОКРУГ ЛЬЕЖА"

Дж. М. КЕННЕДИ

"На ЛИНИИ ОГНЯ"

Истории сражений, рассказанные британскими солдатами на фронте.

А. СЕНТ-ДЖОНА ЭДКОКА

"ВЕЛИКИЕ БИТВЫ МИРА"

СТИВЕНА КРЕЙНА,

Автора книги "Красный знак мужества".

БРИТАНСКИЕ ПОЛКИ НА ФРОНТЕ

Славная история их боевых почестей.

"КРАСНЫЙ КРЕСТ НА ВОЙНЕ"

М. Ф. БИЛЛИНГТОНА

ЧЕРЕЗ

СОРОК ЛЕТ ПОСЛЕ истории франко-германской войны. Автор Х. К. БЕЙЛИ.

С предисловием У. Л. КОРТНИ, доктора права.

КЛОЧОК БУМАГИ

Внутренняя история немецкой дипломатии.

Э. Дж. ДИЛЛОНА

“КАК НАЦИИ ВЕЛИ ВОЙНУ”

Дополнительный том к книге "Как началась война", рассказывающий о том, как мир столкнулся с Армагеддоном и как британская армия ответила на призыв к оружию.

Дж. М. КЕННЕДИ

ВОЗДУШНЫЕ КОРАБЛИ На ВОЙНЕ

ЭРИКА СТЮАРТА БРЮСА

ПРОРЫВ Через БЕЛЬГИЮ

ЭДМУНДА ДЕЙНА

ЗНАМЕНИТЫЕ СРАЖЕНИЯ ИНДЕЙСКИХ ПОЛКОВ

РЕДЖИНАЛЬДА ХОДДЕРА

"ОТСТУПЛЕНИЕ К ПАРИЖУ"

РОДЖЕРА ИНГПЕНА

"НАСТУПЛЕНИЕ РУССКИХ"

МАРРА МЮРРЕЯ

"ПОДВОДНАЯ ЛОДКА На ВОЙНЕ"

К. У. ДОМВИЛЛ-ФАЙФА"

ВОЕННЫЕ ТРАНСПОРТЫ"
ГОРАЦИЯ УАЙАТТА "

СЛАВЯНСКИЕ НАРОДЫ"

АВТОТРАНСПОРТ НА ВОЙНЕ

ХОРАС УАЙАТТ

КОНСУЛЬТАНТ ПО ТЯЖЕЛЫМ ДВИГАТЕЛЯМ ЖУРНАЛА "THE AUTOCAR";
РЕДАКТОР-КОНСУЛЬТАНТ ЖУРНАЛА "MOTOR TRACTION";
УВАЖАЕМЫЙ. СЕК. ИМПЕРАТОРСКОГО СОВЕТА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И Т.Д.

ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ

ХОДДЕР И СТАУТОН
ЛОНДОН НЬЮ - ЙОРК ТОРОНТО
МСМХIV

Содержание

	СТРАНИЦА
ВВЕДЕНИЯ	7
ГЛАВА	
I. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ	11
II. ВАЖНОСТЬ ВОЕННОГО ДВИГАТЕЛЯ	26
III. ИСПЫТАНИЯ И МАНЕВРЫ	41
IV. ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМОБИЛЕЙ На ДЕЙСТВИТЕЛЬНОЙ СЛУЖБЕ	59
V. РАБОТА САНИТАРНОЙ МАШИНЫ	77
VI. ПЕРЕВОЗКА БОЕПРИПАСОВ И АРТИЛЛЕРИИ	94
VII. БРОНИРОВАННЫЕ АВТОМОБИЛИ И ДРУГИЕ ВОЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ	102
VIII. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВОЕННЫМ АВТОТРАНСПОРТОМ	117
IX. СРАВНЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ УСЛОВИЙ	132
X. БРИТАНСКИЕ ДВИГАТЕЛИ СУБСИДИРУЕМОГО ТИПА	148
XI. ТРАНСПОРТНЫЕ ДВИГАТЕЛИ КОНТИНЕНТАЛЬНЫХ АРМИЙ	166
XII. ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЕ МЕРЫ В СВЯЗИ С НАЧАЛОМ ВОЙНЫ	182

Введение

От редактора журнала “Автокар”

За последние несколько недель нам много раз говорили, и совершенно справедливо, что нынешняя война уникальна не только из-за численности противоборствующих армий, но и из-за мощи применяемого оружия. На самом деле, война очень правильно была описана как инженерная война, и таковой она действительно является, поскольку инженер несет полную ответственность за огромное развитие каждого военного инструмента, которое произошло с 1870 года. Он также несет ответственность не только за разработку, но и за изобретение совершенно новых методов нападения и защиты. Но его влияние на этом не заканчивается, и влияние инженера проявляется не только на линии огня: подобно тому, как эта война является первым случаем, когда современное оружие, взрывчатые вещества и снаряды были испытаны в широком масштабе, так и, что еще более важно, это первый случай, когда автомобильный транспорт вообще подвергся тщательным испытаниям. В то время как недавняя Балканская война стала практическим испытанием многих видов оружия, используемых в сегодняшней великой войне, автомобильный транспорт сыграл в ней лишь очень небольшую роль; и очень необычно, что инновация такого рода впервые была по-настоящему испытана в таком колоссальном масштабе. Именно легковой автомобиль, микроавтобус и грузовой автомобиль сделали возможными быстрые передвижения в нынешней войне; еще не осознается в полной мере, насколько велика была роль автомобильного транспорта в снабжении войск боеприпасами и продовольствием, а также в быстрой доставке раненых в госпитали. Никто лучше мистера Хораса Уайатта не способен справиться с этой новой и важной отраслью современной войны, чем он. В своем качестве бывшего редактора, а ныне редактора-консультанта журнала *"Моторная тяга"* он изучал этот вопрос с момента его зарождения: с момента его зарождения в маневрах британской армии много лет назад вплоть до настоящего времени он следит за предметом с самым пристальным вниманием. Более того: он лично исследовал работу, выполняемую автотранспортом в *грандиозных маневрах* на Континенте. Мне посчастливилось тесно сотрудничать с ним на протяжении многих лет, и это позволяет мне сказать, что его знание предмета уникально как в деталях, так и в целом, так что читатели настоящего тома могут быть уверены, что на его страницах рассматриваются факты и только факты.

Х. В. Станер,
редактор *The Autocar*.

Ковентри,
октябрь 1914 года.

ГЛАВА I

Область применения автотранспортного средства

Ранняя история—Промышленный двигатель—Автобусы и кабины—Паровые грузовики и тракторы—Бензиново-Электрические транспортные средства—Ежедневный пробег и расход топлива.

Когда мы вспоминаем, что автомобильная техника в том виде, в каком мы знаем ее сегодня, является результатом разработки, которой не более четверти века, ее огромное влияние на характер современной войны действительно следует рассматривать как замечательное. Особенно это актуально с учетом того факта, что прогресс в основном был продиктован не военными соображениями, а почти полностью требованиями частных лиц и интересами мирной торговли. Этот случай сильно отличается от случая с самолетом и дирижаблем, которые с того самого момента, как они начали проявляться как практические возможности, были признаны обладающими гораздо большими возможностями в связи с ведением войны, чем в любой другой сфере. Вся наука о полетах в значительной степени изучалась с этой точки зрения, и соответствующие правительственные ведомства во всех цивилизованных странах признали необходимость поддерживать связь с движением и поощрять его, а также полностью осознали характер работы, которую предстоит выполнять летному составу.

С другой стороны, использование автомобиля первоначально было распространено главным образом как спорт и как новое занятие для состоятельных людей с механическим складом ума. Скорость притягательна во всех формах, и, следовательно, именно на этом моменте в течение многих лет было сосредоточено внимание. Кроме того, на развитие событий в немалой степени повлияли изменения моды и необходимость удовлетворения потребностей людей, которые не обязательно были квалифицированы для направления прогресса в наилучшие возможные русла. Автомобиль использовался как предмет роскоши и эксплуатировался как средство создания новых видов спорта в течение многих лет, прежде чем он приобрел достаточную надежность или работал с достаточной экономичностью, чтобы оправдать его использование экономическими соображениями. На самом деле промышленному автомобилестроению в настоящее время всего около десяти лет. Во-первых, одним из главных факторов обеспечения случайного использования микроавтобусов была рекламная ценность довольно необычного типа транспортного средства, которое, естественно, привлекало значительное внимание, куда бы оно ни направлялось. Чуть позже механический транспорт был принят на вооружение ограниченным числом фирм не из-за какого-либо превосходства в экономичности или надежности по сравнению со старыми системами доставки, а скорее с целью расширения охватываемой территории и, таким образом, получения преимущества перед конкурирующими концернами, более чем достаточного, чтобы компенсировать возросшие затраты, связанные с использованием транспортных средств, отнюдь не дешевых ни с точки зрения первоначальных затрат, ни с точки зрения эксплуатационных расходов. Однако, как только промышленность была создана, ее быстрый рост был неизбежен, поскольку оказалось возможным создавать транспортные средства, использование которых было более чем оправдано чисто

экономическими соображениями. Линия наименьшего сопротивления была найдена в связи с общественными службами и наемными экипажами для перевозки пассажиров, в то время как при перевозке товаров новому виду транспорта приходилось конкурировать с дешевыми, хотя и медленными системами доставки с помощью конных повозок и с железными дорогами, которые, если и не предлагали прямой способ, то, по крайней мере, предлагали очень дешевый, когда приходилось обрабатывать большой объем перевозок.

В другой сфере конкуренция ограничивалась в основном автобусами с лошадьми, такси с лошадьми и трамвайными вагонами, и последний из названных был в невыгодном положении в некоторых кругах, поскольку условия в некоторых частях Лондона и в различных других городах крайне неблагоприятны для полной занятости рельсового транспорта на дорогах. Увести конный кэб с улиц моторному кэбу помог тупой консерватизм старомодного таксиста, который наотрез отказался пользоваться таксометром и, таким образом, отказаться от преимущества, которое он получил, держа своего пассажира в некотором неведении относительно надлежащих юридических сборов, на которые тот имел право. Промоутеры первых компаний, производивших автомобильные такси, воспользовались таким положением дел и одновременно представили автомобильную кабину и таксометр. Само транспортное средство привлекало новизной и преимуществом большей скорости, в то время как его ранняя популярность все еще была в большей степени обусловлена таксометром, дающим точную информацию о сумме, подлежащей оплате в каждой поездке. Следовательно, в этой области победа механического транспорта над конным была быстрой и неизбежной. Одновременно моторный омнибус добился устойчивого, хотя и не столь быстрого прогресса. Сначала определяющим фактором было его преимущество в скорости перед конным автобусом, но после усовершенствования механизма, обеспечивающего повышенный комфорт и надежность, он смог взять верх и над электрическим трамваем, несмотря на преимущество, которым обладает рельсовое транспортное средство большей грузоподъемности, что, конечно, ведет к снижению эксплуатационных расходов на одного перевозимого пассажира. Негибкий характер трамвайной системы был основным фактором обеспечения популярности бесплатного дорожного транспортного средства, и в настоящее время моторный омнибус может с большим успехом напрямую конкурировать с электрическим трамвайным вагоном. Так получилось, что пассажирский транспорт был очень быстро преобразован в механическую энергию. Если взять в качестве примера Лондон, то мы обнаружим, что в настоящий момент он используется более чем на 95 процентов. пассажирские перевозки осуществляются механическими транспортными средствами, хотя, безусловно, не более 15%. аналогичным образом были перенаправлены грузовые перевозки. Тем не менее, автомобильное транспортное средство для перевозки грузов добилось большого прогресса, особенно в этой стране.



ГРУППА ДВИГАТЕЛЕЙ НА ВООРУЖЕНИИ ЛЕТНОГО КОРПУСА НА НЕДАВНЕМ СМОТРЕ ВО ФРАНЦИИ.

На протяжении всей своей истории ему в значительной степени помогало предшествующее существование парового тягового двигателя. Из этих тяжелых и медлительных машин, пригодных лишь для ограниченного использования в определенных сферах, были разработаны два очень полезных класса более легких паровых машин, подпадающих под действие положений Закона об автомобилях. Первый - это паровой трактор, который представляет собой всего лишь уменьшенную версию тягового двигателя, способного, благодаря своему меньшему весу, развивать значительно более высокие скорости. Другой - паровой грузовик, который является чрезвычайно ценной машиной для перевозки любых грузов весом до шести тонн со скоростью около пяти миль в час. На основе пятитонного парового грузовика совсем недавно был разработан более легкий тип парового транспортного средства в виде трехтонного грузовика, обычно работающего на резиновых шинах и поэтому имеющего законное право передвигаться на гораздо более высоких скоростях. Высокая экономичность паровых двигателей сделала абсолютно необходимым для производителей промышленных транспортных средств внутреннего сгорания изучение каждой возможности снижения эксплуатационных расходов. У них были свои преимущества в отношении более высоких скоростных возможностей и более полной независимости от поставок топлива. Паровой двигатель обычного типа не может быть удобно сконструирован для перевозки с собой топлива и запасов воды, достаточных для очень длительных поездок. С другой стороны, пароход обладает огромным преимуществом, заключающимся в способности развивать огромную мощность при низких скоростях движения по дороге. Паровой двигатель более гибкий и способен выдерживать большие перегрузки, чем двигатель внутреннего сгорания. Даже если он почти остановлен, он может продолжать создавать полное давление пара за своим поршнем во время каждого хода. При достаточном запасе топлива и воды это замечательная и очень экономичная машина для всех видов грубой и тяжелой работы. Достаточно любопытно, что паровой грузовик и паровой трактор были, по сути, британскими разработками, и как таковые

они многое сделали для доведения британского промышленного бензинового автомобиля до его нынешнего высокого уровня совершенства.

Здесь следует отметить существенные различия между трактором и грузовым автомобилем. Трактор предназначен только для перевозки груза, в то время как грузовой автомобиль в первую очередь предназначен для перевозки своего груза. В первом случае двигатель и грузовое транспортное средство представляют собой два отдельных блока, соединенных вместе; во втором они образуют одно целое. Последнее является более удобным устройством при маневрировании в закрытых помещениях, поскольку для точного управления тягачом требуется большой навык. Кроме того, паровой грузовик использует свою нагрузку для увеличения сцепной способности своих ведущих колес. С другой стороны, паровой трактор сам по себе может выполнять полезную работу, в то время как некоторые из его грузовых транспортных средств или прицепов загружаются или разгружаются. Предоставляя два комплекта прицепов, он может использоваться с пользой и ему не нужно тратить время на своих конечных точках. Более того, если требуется работать в очень сложных условиях, большим преимуществом является возможность отсоединения двигателя от прицепа. Если, например, необходимо пересечь русло реки и колеса увязают в рыхлом песке, трактор отцепляется и проезжает без груза до тех пор, пока не достигнет твердой почвы. Когда он останавливается, его двигатель задействуется с помощью тросового привода, чтобы медленно, но очень уверенно вытаскивать груженный прицеп из затруднительного положения. Таким образом, для работы по пересеченной местности трактор имеет все основания рекомендовать его, и неудивительно, что успех пятитонного парохода привел к систематическим попыткам усовершенствовать тракторы внутреннего сгорания, обладающие всеми теми же преимуществами, а также автономные для длительных поездок с точки зрения запасов топлива и воды.

Уже упоминался тот факт, что при использовании трактора нагрузка не способствует сцеплению колес. Это представляет собой, так сказать, искусственное ограничение тягового усилия и, естественно, побудило некоторых конструкторов рассмотреть методы, с помощью которых мощность двигателя трактора могла бы быть применена не только к одной паре колес, но и ко всем колесам, так что весь вес самого двигателя может быть использован для обеспечения сцепления.

Полный привод не является обычным явлением в коммерческих сервисах, поскольку он был признан необходимым только в ограниченном числе очень тяжелых условий. Однако в этом направлении было сделано немало, особенно во Франции. Получившееся транспортное средство не обязательно должно быть просто трактором. На самом деле, мы часто сталкиваемся с тем, что тяжелые грузовики используются не только для перевозки значительного груза, но и для перевозки дополнительного более легкого груза в прицепе. Как правило, эти прицепы оснащены колесами из чугуна, но для эксплуатации, при которой экономия мощности двигателя важнее экономии денег, обычно устанавливаются резиновые шины, поскольку они снижают мощность, затрачиваемую на буксировку прицепа, примерно на 25%.

Еще одной разработкой, которая в основном связана с трудностями внедрения двигателя внутреннего сгорания для перевозки тяжелых грузов без ударов, является бензино-электрическая система. В этой системе мощность двигателя автомобиля используется для приведения в действие электрической динамо-машины. Эта динамо-машина вырабатывает ток,

который либо подается непосредственно на электродвигатели, либо накапливается в аккумуляторной батарее, причем первый способ является лучшим и с большей вероятностью сохранится. Иногда используется один электродвигатель, заменяющий обычную коробку передач и приводящий в движение задние колеса с помощью универсального шарнирного вала и дифференциальной передачи. В других случаях два сбалансированных электродвигателя используются внутри ведущих колес или рядом с ними. В других случаях опять же используются два двигателя, каждый из которых через вал и дифференциал передается на одну ось транспортного средства и, таким образом, обеспечивает электрический полный привод. Другим вариантом является установка четырех электродвигателей, по одному на каждое колесо. Управление транспортным средством осуществляется с помощью "контроллера", то есть устройства, которое движением ручки изменяет электрические соединения и, таким образом, делает установку пригодной для обеспечения либо большого крутящего момента на низких скоростях, либо сравнительно небольшого крутящего момента на высоких скоростях. Электрические механизмы также в некотором смысле саморегулируются, и, следовательно, хорошо спроектированная бензоэлектрическая трансмиссия равносильна наличию бесступенчатой передачи с плавным переключением скоростей. Одним из самых веских аргументов против бензино-электрического метода является то, что, когда машина работает достаточно легко и быстро, электрическое оборудование приводит к определенным ненужным потерям мощности. Следовательно, были разработаны системы, в которых сочетаются механический и электрический привод, причем последний управляет транспортным средством только в условиях, эквивалентных увеличению нагрузки на двигатель.

В течение многих лет предпринимались попытки разработать удовлетворительный двигатель внутреннего сгорания, использующий парафин или какое-либо другое тяжелое и сравнительно дешевое масло вместо бензина. Хотя эти попытки ни в коем случае не увенчались успехом, практические результаты до настоящего времени более или менее ограничены использованием парафинового топлива в тропических или полутропических странах, где более высокая температура облегчает его применение. К недостаткам парафина относятся трудности при запуске, склонность к образованию сажи на свечах зажигания, необходимость более частой чистки цилиндров и некоторый неприятный запах, частично из-за просачивания жидкости через все доступные щели.

Что касается обычного бензинового фургона или грузовика, то были разработаны различные типы для удовлетворения различных коммерческих потребностей. Определенное количество легких фургонов эксплуатируется на пневматических шинах, но сплошные шины предпочтительнее там, где экономия важнее скорости. Конечно, само собой разумеется, что если шасси должно работать на сплошных шинах, оно должно быть прочной конструкции и сконструировано таким образом, чтобы его механизм не пострадал из-за того, что сплошная шина не так способна поглощать небольшие вибрации, как пневматическая.

Очень популярный тип автофургона рассчитан на перевозку около 25 или 30 квт. Эти машины способны развивать скорость примерно до 25 или даже 30 миль в час в экстренных случаях и в среднем могут комфортно преодолевать от 14 до 16 миль. При разумных условиях они могут преодолевать ежедневные поездки протяженностью от 100 до 120 миль. Среди более крупных типов преобладают 3-тонные. Машины этого класса обычно используются для ежедневных поездок на расстояние от 70 до 90 миль, в среднем со скоростью, возможно, 11 или 12 миль в час. Обычно он расходует бензин из расчета примерно 1 галлон на 8 миль, хотя при хороших

условиях можно добиться лучших результатов. В коммерческих перевозках также находится большое количество 5-тонных бензовозов. С их помощью можно преодолевать 60 или 70 миль в день, расходуя около 1 галлона бензина на каждые 6 миль пробега. Моторная кабина пробегает около 20-25 миль на галлоне бензина, а моторный омнибус - около 7-10 миль. Вопрос расхода топлива, конечно, особенно важен на военной службе, когда достаточные запасы поддерживаются в нужных местах со значительными трудностями.

В последующих главах будет дан некоторый отчет о попытках различных правительств повлиять на развитие автомобильной тяги в направлениях, продиктованных их военными потребностями, но этого краткого наброска общей тенденции событий будет достаточно, чтобы указать на нынешнее положение и предоставить необходимые знания для оценки фактов и соображений, к которым мы сейчас обратимся.

ГЛАВА II

Важность военного двигателя

Мнения немецких и британских военных экспертов — Старые и новые методы транспортировки и снабжения — Как питаются войска на местах.

Хотя мы, в Великобритании, разработали промышленный автомобиль почти исключительно с целью улучшения связи в мирное время, различные обстоятельства, которые будут рассмотрены более подробно в следующей главе, побудили другие страны более пристально следить за применением механической энергии для военных нужд. За последние пять или шесть лет с этой целью были израсходованы очень значительные суммы денег, и такие расходы могли быть оправданы только в том случае, если бы полное изучение вероятного хода большой войны в современных условиях привело к выводу, что двигатель - это нечто большее, чем аксессуар и удобство, а скорее одна из основных составляющих успеха. Чтобы доказать, что этой точки зрения на самом деле придерживаются те, кто посвятил все свое время изучению современной войны, не нужно идти дальше знаменитой книги генерала Ф. фон Бернхарди "*О Германии и будущей войне*":

“В будущей европейской войне "массы" будут применены в масштабах, беспрецедентных для любой предыдущей. Будет использовано оружие, смертоносность которого превзойдет весь предыдущий опыт. Будут доступны более эффективные и разнообразные средства связи, чем те, которые были известны в предыдущих войнах. Эти три важных фактора будут определять войну будущего”.

Из этого утверждения ясно, что, даже если рассматривать только совершенствование средств связи, автомобиль является одним из трех важнейших факторов, определяющих ход современной войны. Железные дороги были доступны во многих предыдущих войнах, и не может быть никаких сомнений в том, что ссыла на более эффективные и разнообразные средства связи почти полностью вызвана развитием автотранспортных средств, пригодных для использования в транспортных колоннах и подразделениях снабжения. Одновременно на оба

других основных фактора влияет появление автомобилей. Дорожные двигатели могут существенно помочь в быстрой переброске людей в любую желаемую точку, а механическая мощность абсолютно необходима для транспортировки орудий огромного калибра, применение которых в полевых условиях становится возможным только таким образом.

Цитируя снова из того же источника, мы получаем представление о связи нашего предмета с военной теорией, ныне повсеместно принятой как истинная.

“Командир, который может проводить все операции быстрее противника и может концентрировать и использовать большие массы на узком пространстве, чем он сам, всегда будет в состоянии собрать численно превосходящие силы на решающем направлении; если он будет управлять более боеспособными войсками, он добьется решающих успехов против одной части вражеской армии и сможет использовать их против других ее подразделений, прежде чем противник сможет получить эквивалентные преимущества на других участках поля боя.... Если противник сможет продвинуться в решающем направлении с численным превосходством и сможет выиграть день, потому что враг не может использовать свое численное превосходство, есть вероятность окончательной победы над арифметически более сильной армией ”.

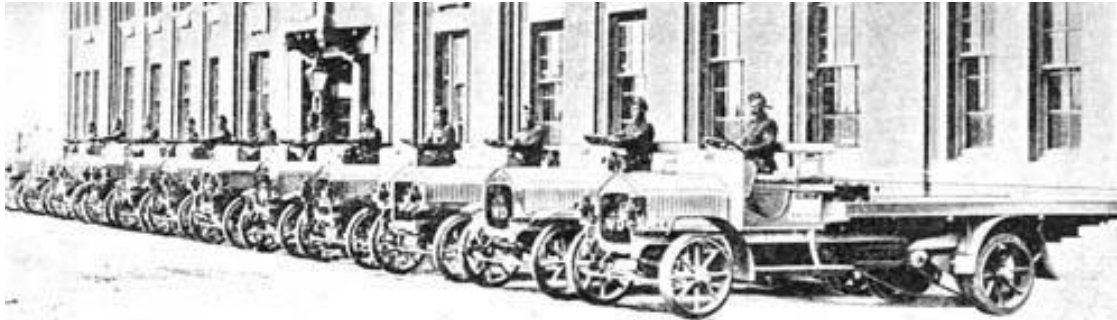
Принимая это утверждение в сочетании с хорошо известной немецкой теорией о том, что безопасность заключается только в наступательной войне, мы немедленно осознаем неисчислимую важность введения любой новой системы, которая даст большим группам людей возможность более свободного и быстрого передвижения. Когда численность армий превышает определенные пределы, для них становится абсолютно необходимым зависеть от поставок, регулярно подвозимых из тыла, а не от неопределенности условий жизни в стране.

“Усовершенствованные средства связи облегчают транспортировку больших масс людей и их питание, но привязывают их к железнодорожным сетям и главным дорогам и должны, если они выйдут из строя в ходе кампании, усугубить трудности, потому что войска привыкли к их использованию, и командиры рассчитывали на них”.

Здесь мы имеем полное представление о двух наиболее важных моментах. Первый заключается в том, что использование моторов в транспортных колоннах и колоннах снабжения, в случае успешного продолжения, представляет собой огромное преимущество, которое может даже позволить одержать окончательную победу армии, уступающей по численности. Во-вторых, у нас есть признание того, что любая поломка в обслуживании, за которую ответственны автомобили, будет иметь фатальные последствия для успеха.

Военный корреспондент *Daily Telegraph* недавно подчеркнул тот же момент. Он указал, что до сих пор сосредоточение армии численностью около четверти миллиона человек представляло собой вероятный предел возможностей, и что даже тогда такое количество могло быть сосредоточено только на короткий период. Русско-японская война, в которой участвовало большее количество людей, ни в коем случае не опровергла эту теорию, поскольку она носила характер осады, а не полевой кампании. В настоящее время огромное количество людей, с которыми приходится иметь дело, накладывают определенные ограничения на передвижение, масштабы которых диктуются распределением железных и шоссейных дорог. Без автомобильного транспорта скорость передвижения огромных армий неизбежно была бы очень низкой, радиус действия от рейлхеда был бы небольшим, а ежедневные передвижения войск

были бы строго ограничены по нескольким причинам. Эффект от внедрения автомобильного транспорта в чем-то подобен тому, который был бы получен, если бы железную дорогу можно было за несколько часов продлить в любом направлении по любой проложенной дороге на расстояние около сорока или пятидесяти миль. Доставка припасов, так сказать, в розницу, войскам по-прежнему должна осуществляться конным транспортом, поскольку грузовые автомобили не пригодны для постоянного использования там, где нет проложенных дорог. Сравнительно медленное передвижение конных повозок даже сейчас влияет на скорость продвижения армии. Когда в движении находятся огромные группы людей, глубина от фронта до тыла армии очень значительна, и в конце дня припасы должны быть доставлены из тыла на фронт вовремя, чтобы прокормить все силы.



ЧАСТЬ БОЛЬШОГО ПАРКА ГРУЗОВИКОВ “АЛЬБИОН”, ЗАКУПЛЕННЫХ БРИТАНСКИМ ВОЕННЫМ МИНИСТЕРСТВОМ.



ГРУППА БРИТАНСКИХ ГРУЗОВИКОВ “БЕРНА”, ЗАХВАЧЕННЫХ ВОЕННЫМ МИНИСТЕРСТВОМ.



ПАРК ГРУЗОВИКОВ “ТОРНИКРОФТ” РЕКВИЗИРОВАН ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ.



ПАРК ГРУЗОВИКОВ “ХОЛЛФОРД” БЫЛ ПРИЗВАН СРАЗУ ЖЕ ПОСЛЕ НАЧАЛА ВОЙНЫ.

Использование транспортных и питающих двигателей не сводится просто к использованию большого количества этих машин для выполнения различных функций, а скорее соответствует созданию нового звена в цепи основной системы снабжения. Предполагается существование железных дорог позади армии. В какой-то безопасной точке вдоль железной дороги формируется база, и с этой базы склады доставляются до точки, известной как “начало железной дороги”, это точка, где на некоторое время прекращается военное железнодорожное сообщение. Очевидно, что головка рельса - это переменная величина, способная из дня в день двигаться вперед или назад. Основное скопление складских запасов находится на базе, и запас в railhead в любой момент состоит только из того, что достаточно для удовлетворения потребностей на один день. До введения автомобильного транспорта все припасы из рейлхеда должны были доставляться на запряженных лошадьми транспортных средствах и впоследствии распределяться таким же образом между войсками. Согласно новому методу, грузовики доставляют припасы к месту, называемому “пунктом дозаправки”, который представляет собой передвижной пункт, расположенный из дня в день в наиболее удобном месте, которое только можно организовать, с целью доставки припасов в армию с помощью конных транспортных средств.

В старой системе транспортные средства работали *эшелонами*. Первый из них с багажом и припасами на день следовал так близко от войск, что мог присоединяться к ним каждую ночь. Следующий, отставший на полдня марша, нес припасы, достаточные для ежедневного пополнения первой колонны. Еще дальше находились другие *эшелоны*, действовавшие по той же схеме. Это означало, что все дороги на огромных расстояниях в тылу войск были перегружены транспортом. Между железной дорогой и армией существовало множество связей, влекущих за собой бесконечные возможности неразберихи и, следовательно, нехватки припасов. Более того, продовольствие с базы доставлялось в войска очень медленно, и было невозможно регулярно снабжать войска свежим мясом и хлебом.

Преимущество новой системы основано на скорости движения автомобиля, дополнительным моментом является значительное сокращение длины колонны, перевозящей заданное количество припасов. Однако наибольший эффект дает более высокая частота вращения двигателя, поскольку она позволяет заменить множество колонок одной. По словам полковника Поля: “Один *эшелон* механического транспорта может выполнять работу пяти *эшелонов* конного транспорта, а одной колонны будет достаточно, чтобы соединить конный транспорт, идущий непосредственно за войсками, с железной дорогой”.

Результатом является облегчение действий войск на расстоянии до железнодорожной станции, что составляет половину рабочего дня двигателей. Самый простой способ оценить полученный результат - это привести реальный пример. Согласно новой системе, скажем, во вторник вечером солдат на фронте получает горячее блюдо из свежего мяса, приготовленного на маршевых походных кухнях полка. Эта еда была доставлена на кухни в понедельник вечером транспортными средствами, запряженными лошадьми, которые получили ее где-то в понедельник на пункте заправки в нескольких милях от автоколонны, которая покинула рейлхед примерно в 50 милях от фронта ранним утром в понедельник. Ранее припасы доставлялись с базы по железной дороге, и таким образом, пищу, которую солдаты ели во вторник вечером, вероятно, можно было найти в окрестностях базы в воскресенье днем в виде живых животных.

Разрабатывая схему с несколько иной точки зрения, солдат во вторник вечером получает запас хлеба и сыра на среду, а также аварийный паек мясных консервов на случай каких-либо задержек или сбоев в транспортной службе. Запряженные лошадьми транспортные средства в это время пусты и возвращаются, чтобы встретить моторы на пункте заправки. Моторы к этому времени вернулись в рейлхед, ожидая выгрузки припасов из железнодорожных составов в среду. Примерно в три часа ночи в среду двигатели будут загружены и готовы к запуску. Их скоростные возможности позволяют им легко догнать транспортные средства с лошадьми-дистрибьюторами до конца марта в среду и перегрузить свои припасы в пункте дозаправки для распределения в среду вечером.

Вся система, на самом деле, очень проста, и она позволяет большим полевым армиям ежедневно получать свежее мясо и хлеб вместо того, чтобы зависеть от пищи, которую готовят медленно и в несколько этапов, и по этой причине она обязательно менее питательна и гораздо более склонна в долгосрочной перспективе вызывать болезни среди людей. В то же время большая грузоподъемность двигателя помогла расчистить дороги позади армии от огромного количества транспортных средств, которые были необходимы в прошлом, но теперь в них больше нет необходимости. В связи с этим полковник Р. Х. Эварт, д.С.Н., представлявший Индийское ведомство на Имперской конференции автомобильного транспорта 1913 года, привел несколько очень интересных цифр, которые можно привести в качестве крайнего примера:

“До 1910 года отчеты показывают, что только в Британской Индии насчитывалось почти пять с половиной миллионов повозок, запряженных волами, и во всех наших войнах до настоящего времени нам приходилось мобилизовывать очень большое количество этих повозок для нашей линии связи. Мы обнаружили, что при движении большими телами максимальная скорость, на которую мы можем рассчитывать, составляет около полутора миль в час. Мы подсчитали, что требуется шесть повозок, запряженных волами, чтобы перевезти за восемьдесят дней то, что один двухтонный грузовик может перевезти за десять. Повозки, запряженные волами, занимают в два раза больше места на дороге для данного груза, а при установке — вопрос, который, как вы все поймете, во время войны является очень серьезным, — требуется тридцать пять человек, водителей, механиков и надсмотрщиков, чтобы позаботиться о том, что один человек может сделать с грузовиком ”.

Из этих цифр видно, какая огромная экономия достигается за счет использования моторов, даже если мы возьмем только точку зрения питания, содержания и оплаты труда людей, фактически занятых в самих транспортных колоннах.

Невозможность навязать конным транспортным средствам необходимость преодолевать пятьдесят или даже тридцать миль в течение дня, чтобы к вечеру догнать наступающую армию, покинувшую рейлхед утром, совершенно очевидна. Таким образом, становится ясной истинность уже сделанного утверждения о том, что использование двигателей для транспортировки и снабжения является необходимостью, а не простоудобством в современной войне, и в данных обстоятельствах читатели, которых, возможно, больше привлекает более эффективное, но менее существенное применение двигателей на войне, поймут, что рассмотрение предмета этой книги обязательно должно быть посвящено в значительной степени организации и *материальной части* колонн снабжения.

Класс транспортных средств, наиболее часто используемых для снабжения войск в полевых условиях, - это трехтонный бензиновый грузовик, способный преодолевать восемьдесят-девять миль в день и, при необходимости, двигаться при довольно благоприятных условиях со скоростью двадцать миль в час. За очень мобильными войсками, такими как кавалерия, предпочтение иногда отдается более легким грузовикам грузоподъемностью 30 квт или 2 тонны, способным развивать гораздо более высокую скорость и преодолевать гораздо большие ежедневные пробеги. Некоторые европейские державы отдают предпочтение грузовикам общего назначения грузоподъемностью 4-5 тонн и, кроме того, способным перевозить дополнительные 2 тонны или около того на прицепе. В любом случае предпочтение отдается автомобилю внутреннего сгорания из-за его независимости от частого пополнения запасов топлива и воды. Однако паровые тракторы часто используются для различных классов особо тяжелых работ, как, например, для перевозки передвижных мастерских, которые должны быть установлены на подвижном основании подающих колонн в устье железной дороги.

ГЛАВА III

Испытания и маневры

Ранние испытания паровых грузовиков—Взгляды лорда Китченера на моторы во время войны в Южной Африке—Испытания британских тягачей WD—Перевозка войск на автомобиле—Маневры армии 1912 года—Недавние испытания в Англии, Франции и Германии.

Естественно, автомобилю нельзя было поручать работу первостепенной важности во время войны без предварительного прохождения периода поощрения и испытательного срока. Около четырнадцати лет назад автомобили и мотоциклы начали в небольших количествах использоваться во время военных маневров в Великобритании и других странах.

Во время французских маневров 1901 года автомобили и трехколесные велосипеды использовались для перевозки штабных офицеров и для разведывательной работы. Автомобилистам, предоставившим автомобили напрокат, было поручено управлять ими, и на этот счет им были предоставлены определенные привилегии. Результаты в целом были удовлетворительными.

В том же году британскому военному министерству, в результате опыта, полученного в Южной Африке, было рекомендовано провести испытания грузовых автомобилей. Участников было пятеро. Четыре из них были паровыми грузовиками, представленные марки - Foden, Straker и два типа Thornycroft. Машина с двигателем внутреннего сгорания была представлена только одному участнику. Это был Milnes-Daimler, созданный по образцу немецких автомобилей Daimler и имевший четырехцилиндровый двигатель мощностью 25 л.с. с зажиганием от магнето низкого напряжения. Топливо подавалось под давлением выхлопных газов, а автомобиль имел швеллерную стальную раму и большие сборные стальные колеса. Даже в то сравнительно раннее время грузовик Foden по общему виду был очень похож на стандартный паровой грузовик наших дней. Разумеется, он был оснащен котлом локомотивного типа, и эта практика с тех пор была принята почти всеми производителями машин этого класса. Грузовики Thornycroft имели вертикальные котлы, и один тип был типичным для стандартной практики, другой представлял собой довольно своеобразную машину, приводимую в движение сзади. Модели Foden и standard Thornycroft оказались наиболее успешными в проведении очень сложных дорожных испытаний, которые включали большое количество особенно крутых холмов. "Фоден" на сегодняшний день был самым экономичным по расходу воды и топлива. Испытания завершились испытаниями по пересеченной местности в Лонг-Вэлли в Олдершоте, и во время них Foden, к сожалению, случайно съехал в глубокий кювет, в результате чего у него сломалась передняя ось. Следовательно, "стандарт Торникрофт" получил первую награду и ряд последующих небольших заказов от Военного министерства, хотя в то время существовало довольно сильное ощущение, что "Фоден" также должен был быть признан.

Примерно два года спустя при публикации свидетельств, представленных комиссии, назначенной для расследования хода войны в Южной Африке, было обнародовано мнение лорда Китченера о полезности автомобильного транспорта в его тогдашнем состоянии развития. Его взгляды были выражены следующим образом:

“У нас было (в Южной Африке) около сорока пяти паровых автомобильных поездов. Как правило, они выполняли полезную работу, но вопросы погоды, дорог, воды и угля явно ограничивали их занятость по сравнению с перевозкой животных, к которой они могут рассматриваться только как дополнительные. Грузовые автомобили, отправленные в Южную Африку, показали хорошие результаты. Лучше всего подходят торникрофты. В будущем они будут признаны превосходящими паровые автопоезда в качестве полевого транспорта”.

Из этого видно, что главным результатом опыта Южной Африки было указание на превосходство сравнительно легкого автономного транспортного средства над тяжелым тяговым двигателем.

В 1903 году значительное количество автомобилей и мотоциклов, предоставленных членами Автомобильного добровольческого корпуса, использовалось в британских маневрах. Задействованных машин было сорок три, и их средняя мощность составляла около 12 л.с. Они использовались в основном для работы персонала и были весьма эффективны. Попытки использовать их для перевозки прожекторов были не очень успешными. Для перевозки депеш было задействовано около тридцати мотоциклов, которые вели себя в целом великолепно. Мистер Дж. Ф. Окс, описывая во время лекции в Королевском автомобильном клубе полученные результаты, сделал несколько пророческое заявление в своем замечании, что “если бы мистер

Маркони смог усовершенствовать свое изобретение, насколько полезным был бы автомобиль, оснащенный им”.

В то время как несомненная полезность двигателей для штабной работы и для разведки была признана, по крайней мере, как уверенность в будущем, прогресс в области сравнительно тяжелого военного транспорта в течение нескольких лет после этого был ограничен. Военные власти не одобряли использование автомобилей с бензиновым двигателем из-за предполагаемой опасности использования столь легковоспламеняющегося топлива. Были предприняты попытки использовать керосин, но результаты оказались не особенно удовлетворительными. Транспортные компании в Олдершоте продолжали экспериментировать и развивать использование паровых транспортных средств, и особенно паровых тракторов, которые в целом стали считаться более подходящими для тяжелых работ, чем автономные грузовики. К 1906 году секции механического транспорта располагали достаточными мастерскими на тягаче для обслуживания разнообразного парка механических транспортных средств, доступных для различных целей, а также штабных автомобилей, ограниченное количество которых было закуплено Военным министерством.

Также были приняты меры для того, чтобы дать водителям и механикам некоторые теоретические, а также практические знания, и движение фактически сформировалось в ядро того, что, как предполагалось, тогда потребуется; а именно, организации, предоставляющей для военной службы большое количество 5-тонных паровых тракторов и ограниченное количество автомобилей и мотоциклов для персонала и скаутской службы.

В течение некоторого времени продолжались попытки закупить для службы в армии несколько действительно надежных тракторов внутреннего сгорания, работающих на керосине. В феврале 1909 года в Олдершоте были проведены испытания, в связи с которыми производителям были предложены значительные премии и ценные перспективные заказы в качестве стимула обратить свое внимание на машины этого класса. Участников, однако, было всего трое. Одним из них был солидный четырехцилиндровый парафиновый трактор Thornycroft, который хорошо зарекомендовал себя на всем протяжении и в конечном итоге успешно получил награду, хотя, похоже, с тех пор этот тип не был принят на вооружение в каком-либо количестве. Очень необычной машиной, которая прекрасно справлялась со своей мощностью, был одноцилиндровый парафиновый трактор Broom and Wade мощностью около 20 л.с. Работа по буксировке тяжелого военного прицепа с грузом около 6 тонн иногда была непосильной для этой машины в тех условиях, в которых проводились испытания. Третья запись вряд ли входила в рамки того, что Военное министерство хотело поощрять. Это был паровой трактор Stewart-Crosbie с двухцилиндровым составным двигателем двойного действия, выдающим 40 л.с. при 600 об/мин. Он соответствовал требованиям по грузоподъемности запасов топлива и воды, поскольку котел был вертикального водотрубного типа с центральным нагревом, работающий на 200 фунтов. давление и подача в двигатель перегретого пара, который был пропущен по спиральным трубам в топке.

Во время большей части испытаний дороги вокруг Олдершота были покрыты толстым слоем снега, что представляло серьезную трудность для тракторов с железными покрышками при использовании общественных магистралей в мирное время. В экстренных случаях, конечно, можно было бы установить шипы или какие-либо захваты на колеса, чтобы предотвратить занос и пробуксовку, но это можно было сделать только с риском нанесения серьезных травм на

дорогах, что в данных обстоятельствах не представлялось оправданным. Все три трактора были снабжены средствами для использования мощности их двигателя с помощью троса, и в некоторых случаях это приходилось использовать для подъема грузов по некоторым из встречающихся очень крутых подъемов. Испытания завершились необычайно сложным испытанием на Длинной долине. Здесь удалось успешно преодолеть большое количество рыхлого песка, а затем двигателям пришлось перевозить грузы через глубокое болото. Самым успешным был Thornycroft, но даже маленькой машине Broom & Wade удавалось выполнять эту работу с помощью системы шкивов, прикрепленных к ее тросовому приводу. Было любопытно наблюдать, как этот маленький паровозик тащит свой большой груз в прицепе, который почти по самые колеса погрузился в грязь и воду. Иногда приходилось убирать дерн и грязь с передней части прицепа, и когда он двигался, колеса на самом деле медленно вращались в неправильном направлении под воздействием давления непрерывного потока грязи, связанной с сорняками, которая перехлестывала через их верхушки.

Эти испытания, если и не принесли удовлетворения в достижении своей главной цели, то, по крайней мере, помогли продемонстрировать, что практически нет ничего невозможного для добротно сконструированного автомобиля, должным образом оборудованного для тяжелых работ. Периодически в Олдершоте проводились эксперименты с различными машинами более или менее необычной конструкции. Среди них можно вспомнить трактор Pedrail, колеса которого оснащены рядом шарнирных опор, которые по мере продвижения машины одна за другой опускаются прямо на землю. Необходимый механизм был, однако, слишком сложным, чтобы сделать что-либо подобное пригодным для широкого военного применения, и та же проблема, вероятно, относится к тракторам гусеничного типа, у которых колеса окружены гусеницей в виде своего рода бесконечной цепи, которая укладывается по мере движения машины по земле и распределяет вес по большой площади. Проезжая по пересеченной местности, трактор такого типа катится, как корабль в море, но очень редко сталкивается с какими-либо реальными трудностями, даже преодолевая канавы или довольно низкие живые изгороди. Рулевое управление должно осуществляться за счет того, что колеса с одной стороны перегоняют колеса с другой, в результате чего двигатель вращается со своего рода пробуксовкой.

Интересная проверка ценности автомобиля на войне была проведена Автомобильной ассоциацией 17 марта 1909 года. Ассоциация сделала предложение лорду Холдейну, тогдашнему государственному секретарю по военным вопросам, перевезти батальон на автомобилях в любой прибрежный город, который Военное министерство могло бы счесть возможным местом вторжения. В конечном итоге был выбран пункт назначения - Гастингс. Для целей плана предполагалось, что внезапная концентрация войск в Гастингсе стала необходимой и что батальон гвардейцев собирался перебросить войска в Лондон, когда была получена информация о том, что часть железнодорожной линии была разрушена шпионами или агентами, работающими от имени противника. При таких обстоятельствах батальон мог быть отправлен только автомобильным транспортом. В названную дату пехотный батальон в полном боевом составе, более 1000 офицеров и рядовых, с пулеметами, боеприпасами, медицинскими припасами, инструментами, продовольствием, водой, багажом, одеялами и другими предметами первой необходимости общим весом около 30 тонн, был распределен по 286 туристическим автомобилям и примерно 50 грузовикам.

Автомобили были предоставлены напрокат и управлялись членами Автомобильной ассоциации, а несколько производителей тяжелых автомобилей предоставили необходимое количество грузовиков для перевозки оружия и магазинов.

Батальон был составным, состоявшим из офицеров и рядовых гренадерского полка и шотландской гвардии из казарм Челси, Веллингтонских казарм и Тауэра. Программа, которая предусматривала сбор солдат в их соответствующих казармах, соединение трех колонн у Кристал Пэлас в 10 часов утра и прибытие в Гастингс вскоре после 13:00, была успешно выполнена, и в течение получаса после прибытия батальон с полным снаряжением прошел маршем вдоль набережной.

Этот эксперимент вызвал значительный интерес в военных кругах нашей страны и за рубежом, особенно в Германии, где ряд газет опубликовали подробные сведения и план пройденного маршрута.

В 1908 году военное ведомство Германии приняло схему, которую оно с тех пор применяет для обеспечения безопасности военного транспорта, и с этого времени проводятся ежегодные испытания, как правило, поздней осенью, на дорогах с тяжелым и гористым движением. Этим они отличались от большинства ежегодных испытаний, проводимых во Франции, сначала под эгидой Автомобильного клуба Франции, а позже непосредственно военными властями. Наши соседи проявили тенденцию облегчать выбранные маршруты и не испытывать транспортные средства на чрезмерно крутых склонах. Немецкая схема была пересмотрена в конце 1912 года в результате опыта, полученного к тому времени. Испытания 1912 года проходили на расстоянии около 1300 миль, включая дороги через горы центральной Германии. Расстояние, которое 4-тонные грузовики преодолевали каждый день, перевоза дополнительные 2-тонные грузы на прицепах, составляло около 60 миль. Впоследствии новые правила предписали более строгие ограничения веса на ось ввиду неопределенности в отношении прочности дорог и мостов, о которых придется договариваться. Была предписана минимальная мощность двигателя в 35 л.с., и каждый седьмой уклон приходилось преодолевать с полной загрузкой и снаряжением. Интересным пунктом новых немецких правил является установка ременного шкива где-нибудь на ведущем валу для управления станками. Другим моментом является положение о том, что тормозами замыкающего транспортного средства можно управлять с водительского сиденья грузовика. В то же время была введена определенная степень стандартизации.

В том же году большой шаг к надлежащему использованию автомобильного транспорта для выполнения военных работ был сделан в результате обширного эксперимента, проведенного в этом направлении во время маневров британской армии. Использование механического транспорта впоследствии было упомянуто королем как одна из особенностей того случая, и в целом было высказано мнение, что довольно внезапное и раннее прекращение маневров было вызвано неожиданным эффектом автомобильного транспорта в повышении мобильности войск и приведении противоборствующих сил в контакт друг с другом с поразительной быстротой. Даже в конце 1912 года определенное количество военных властей все еще сомневалось в целесообразности использования автомобиля на действительной службе, но рассматриваемые маневры, несомненно, доказали это, хотя трудности эксплуатации механического транспорта впервые в широких масштабах усугублялись тем фактом, что доступные машины были всевозможных марок и типов, и попытки стандартизации были невозможны. Многие машины, нанятые по этому случаю, были в очень плохом состоянии и не шли ни в какое сравнение с

машинами, принадлежащими правительству. Следовательно, трудности работы в колонне с короткими интервалами были усугублены. Весь автомобильный транспорт был сосредоточен на одной стороне, и зависящие от него армии ежедневно хорошо снабжались свежим мясом, в то время как противоборствующие силы зависели от конного транспорта и охлажденного мяса. В одном или двух случаях во время маневров с большим успехом использовались автобусы для быстрого передвижения довольно крупных групп людей. Эти маневры, вероятно, представляли собой последнее появление тяговых двигателей для любых военных целей, кроме перевозки очень тяжелых орудий или других видов совершенно ненормальной работы, не являющихся частью обычной системы снабжения и транспортировки.

В течение последних нескольких лет Военное министерство с нерегулярной периодичностью проводило испытания с целью проверки пригодности различных специально сконструированных грузовых автомобилей для признания в рамках схемы субсидирования, природа которой подробно объясняется в следующей главе. Последние испытания такого рода состоялись в начале 1914 года. В официальном отчете, опубликованном в июне, говорилось, что результаты были очень успешными как с точки зрения количества участников, так и общего уровня качества представленных транспортных средств. Средняя скорость как на легких, так и на холмистых трассах была значительно выше указанной. Было установлено, что радиаторы достаточно большие, чтобы работать даже в самую жаркую погоду. Комитет по механическому транспорту подтвердил свое мнение о том, что одна из двух систем тормозов должна воздействовать на карданный вал. Средний расход топлива конкурирующих автомобилей был чрезвычайно хорошим и составил 52 полных тонно-мили на галлон. Наилучший результат составил около 63 брутто-тонно-миль на галлон на расстояние около 200 миль. В целом, очевидно, что автомобили были очень удовлетворительными, поскольку было заявлено, что, по-видимому, нет необходимости вносить какие-либо серьезные изменения в определение будущих требований.

Едва завершились последние испытания во Франции, как разразилась война. Им, как обычно, покровительствовали, но в целом они не были рассчитаны на то, чтобы испытать машины в полной мере. В последующие годы предполагалось ввести новые и более строгие нормативные акты, но среди производителей было довольно широко выражено мнение, что правительство, поступая таким образом, слишком сильно дифференцирует свои собственные потребности от обычных требований бизнеса и что найти рынок сбыта для указанных типов будет невозможно. В начале года во Франции была проведена еще одна серия важных испытаний с целью испытания новых типов полноприводных тракторов. Эти машины необходимы, в частности, для перевозки артиллерии, и поэтому дальнейшее упоминание о них будет отложено до тех пор, пока этот вопрос не будет вынесен на рассмотрение.

ГЛАВА IV

Опыт эксплуатации двигателей в действии

Южноафриканская война—Итальянский транспорт в Триполи—Балканские кампании.

Хотя механический транспорт использовался во время войны в Южной Африке, накопленный тогда опыт не следует слишком жестко применять к условиям конфликта, происходящего в Европе. В Южной Африке было введено в эксплуатацию значительное количество тяговых двигателей, в то время как также использовались паровые грузовики. Полковник Р. Э. Кромптон, командовавший британскими транспортными колоннами, описал, как “Де Вет, хорошо зная местность, разрушал мост за мостом, пока дороги и железные дороги не превратились в островки, разделенные так называемыми “отклонениями” — ужасными местами, полными мертвых животных, конного транспорта, всевозможных животных, которые там погибли просто потому, что дорог практически не было.... Тот факт, что мы смогли, несмотря на то, что у нас были сломанные двигатели, отремонтировать их из наших запасных частей, так что мертвые двигатели стали живыми, настолько впечатлил лорда Робертса, что он почувствовал, что мы стоим у истоков настоящего, практичного механического военного транспорта со всеми его преимуществами”.

Не может быть никаких сомнений в том, что опыт, полученный во время войны в Южной Африке, прямо указывал на использование в первом случае паровых тракторов, а позже — когда они могли быть достаточно усовершенствованы — тракторов внутреннего сгорания с большим радиусом действия. Эти выводы вытекали не только из присущих военной службе условий, но и из местных условий страны, в которой происходила эта конкретная война.

Рассматривая возможности Южной Африки в мирное время, г-н У. У. Хой, генеральный директор государственных железных дорог и портов, одобряя использование легких пассажирских и грузовых транспортных средств грузоподъемностью до 2-3 тонн, подчеркивает желательность легких керосиновых тягачей для удобства движения по хорошим дорогам и тяжелых керосиновых тягачей для работы по пересеченной местности с составами прицепов, каждый из которых перевозит от 12 до 25 тонн грузов. Если мы признаем, что страна, в которой они представляют собой основное нормальное требование, не может с уверенностью рассматриваться как точно указывающая даже на военные потребности других стран, то практический опыт сводится к итальянской кампании в Триполи и недавним войнам на Балканах. Италия является одной из тех стран, в которых коммерческий автомобильный транспорт из-за неблагоприятных местных условий не добился сколько-нибудь значительного прогресса. В результате война была начата без каких-либо мер в этом направлении, и власти поначалу очень скептически относились к желательности вообще использования двигателей в связи с операциями армии. После долгих обсуждений два легких грузовика, оснащенных вдвоенными пневматическими шинами на задних колесах, были отправлены на испытания. Это очень быстро убедило штабных офицеров в превосходстве этой системы над конным транспортом. Следовательно, в кратчайшие сроки было отправлено еще тридцать легких грузовиков Fiat, а за ними последовали более крупные партии, в результате чего весь используемый автопарк достиг примерно 200 единиц. Прибыв в Триполи, машины были перегружены с транспортных судов на большие понтоны и отбуксированы к причалу. С этого момента они были немедленно использованы для перевозки всех видов военной техники, а также провизии и фуража. В дальнейшем они использовались для переброски больших групп войск на фронт, а также для доставки раненых в госпитали и мертвых на импровизированные кладбища. Большая часть страны, над которой они работали, была полностью лишена дорог и состояла в основном из неровной рыхлой пустыни, усеянной камнями и коварными песчаными холмами. Эти особые условия определяют тип транспортного средства, выбранного для работы.

Более тяжелые грузовики на твердых шинах, без сомнения, столкнулись бы с еще большими трудностями при ведении переговоров в странах такого класса.

Следующая выдержка из полного отчета, опубликованного производителями об использовании их транспортных средств, даст представление о разнообразном применении военных двигателей:

“В битве при Занзуре 8 июня 1912 года приняли участие пятьдесят четыре машины, которые были разделены на четыре колонны под личным командованием капитана. Корацци. Десять находились под командованием офицера, находившегося в распоряжении Медицинского корпуса; вторая колонна находилась под командованием лейтенанта. Милани нес груз из колючей проволоки и сеток, мешки с песком и лопаты; третья колонна, вместо них. Подопечные Бозио несли также 800 лопат, 600 черпаков, мешки с песком и колючую проволоку; и четвертую колонну из четырнадцати грузовиков под командованием лейтенанта. Марокко, взял большое количество динамита и других взрывчатых веществ в дополнение к инструментам первопроходцев.

“Первой двинулась колонна, машины скорой помощи, которые покинули Триполи в два часа дня, а в 3.30 вышли из внешнего редута в Гаргареш, чтобы следовать за боевой колонной и работать под руководством капитана-хирурга. Остальные колонны покинули Триполи около трех часов дня, и в 4.15 в Гаргареш, примерно в 5-1 / 2 милях от Триполи, они выстроились квадратом примерно в 350 ярдах перед редут под прикрытием холма, ожидая приказов. В 5.30 они продвинулись вперед и, оставив укрытие за холмами, продвинулись примерно на 2-1 / 2 мили дальше батарей. Характер местности изменился по мере того, как колонны приблизились к песчаной отмели, которая до этого защищала их от огня противника. Переход через эту песчаную дюну был чрезвычайно трудным, так как машинам приходилось двигаться гуськом в пешем темпе, подвергаясь сильному ружейному обстрелу. Двигаясь в обход крайнего севера арабо-турецких траншей, колонны достигли Маработто Абд-эль-Джелиля вскоре после прибытия третьего батальона Сорокового стрелкового полка, горной артиллерии и роты пионеров и приступили к фортификационным работам. Когда колонны вернулись в Гаргареш, и пока бригада Райнальди вела бой с превосходящими силами противника, одна из мотоколонн, действовавшая под командованием лейтенанта. Милани было приказано погрузить провизию, в то время как двум другим было приказано присоединиться к отделению скорой помощи. На самой линии огня моторы доставили помощь раненым, доставили около семидесяти солдат-инвалидов во временный госпиталь в Гаргареш и перевезли сорок мертвых на кладбище. В Гаргареш поступил приказ доставить в Марабут провизию и багаж 6-го и 40-го линейных полков. Таким образом, три автомобильные колонны переформировались: одна направлялась в Триполи для погрузки провизии и возвращения в Марабут, две другие загружались багажом. Затем три колонны вернулись в Триполи ”.

После двух лет непрерывной службы и, несмотря на "наждачный" эффект мелкого песка, который облаками разносился ветром и проникал повсюду, общеизвестно, что итальянский военный автомобильный парк надежно обслуживался на протяжении всей войны и что отдельные машины были в удивительно хорошем состоянии по окончании их обслуживания. Результаты были, во всяком случае, достаточно удовлетворительными, чтобы оправдать решение итальянского правительства разместить дополнительные значительные заказы с целью увеличения количества автомобилей. Эта война, вероятно, была первым событием,

позволившим автомобилю проявить себя на практике как абсолютно необходимому военному средству. Триполийская газета подытожила ценность полученного опыта:

“Многие люди, наверное, спрашивали себя, как дивизии Лекио удавалось жить, маршировать, сражаться и побеждать на расстоянии от 70 до 200 миль от операционной базы, с быстрыми и длительными отступлениями, которые были почти ежедневным явлением, в стране настолько бесплодной и негостеприимной, что люди и животные погибли бы, если бы их оставили всего на два-три дня без провизии.... Грузовик обеспечил решение проблемы; с его помощью за несколько часов со складов и баз в боевую колонну доставлялась провизия, пройдя, возможно, сотни миль, и, более того, с его помощью не проходило ни одного дня без того, чтобы у войск не было хлеба, вина и кофе. Грузовики были повсеместны; они перевозили боеприпасы или оказывали помощь раненым, привозили фураж для лошадей и других животных или деньги для войск и для арабов; они привозили новую обувь для солдат или доставляли срочные сообщения, а также использовались для перевозки войск с различных баз вплоть до первой линии фронта в бою. Только появление автомобиля сделало возможными многие смелые шаги в этой войне, поскольку это решило проблемы транспорта в пустыне”.

Что касается использования двигателей во время различных балканских кампаний, единственной достоверной и доступной информацией, по-видимому, является информация, содержащаяся в серии статей, опубликованных капитаном А. Х. Трапманном из *Daily Telegraph* для рубрик *Motor Traction*. В начале войны в 1912 году в Греции насчитывалось менее 100 автомобилей, и около шестидесяти из них — собственность греческих подданных — были немедленно реквизированы. Парк машин был очень далек от идеала, представляя автомобили всех марок и размеров, многие из которых пострадали от небрежного обращения или неумелого обращения, а некоторые были близки к завершению своей непростой карьеры. Офицеры, на которых была возложена обязанность по приобретению машин, были совершенно не осведомлены об их стоимости или качествах, а водители, в руки которых они впоследствии попали, состояли в основном из людей, которые могли или говорили, что умеют водить автомобили, хотя подавляющее большинство не заявляло, что обладают какими-либо знаниями сверх тех, которые требуются для передвижения с разумной безопасностью и уверенностью, предполагая, что механизм автомобилей вообще не доставляет проблем. Лучшие машины были в основном предоставлены различным генералам и офицерам их штабов, в то время как некоторые из худших были оснащены кузовами грузовиков для перевозки грузов.

После падения Салоник целью греков стала Янина, соединенная с портом Превеза превосходной дорогой протяженностью около шестидесяти трех миль. Сразу после того, как Превеза попала в руки Греции, власти столкнулись с проблемой снабжения армии, которая сначала состояла из 15 000 человек и постепенно была увеличена до 60 000, действующей против укрепленного города в совершенно бесплодной стране, пересеченной огромными горными хребтами. Фронт армии простирался примерно на сто миль, и от базы до центра передовых позиций была доступна только одна хорошая дорога. В этих условиях власти осознали возможности автомобильного транспорта, и около тридцати грузовиков, в основном полученных из Италии, были отправлены в Превезу и введены в эксплуатацию. Было установлено, что каждый грузовик мог за три часа доставить на фронт примерно столько продовольствия, сколько нужно для 1000 человек. Однако это была не единственная проблема. Армия потребляла в среднем одну тонну боеприпасов в день на каждую тысячу человек.

Грузовики в лучшем случае были способны перевозить только 2-тонные грузы и, следовательно, оставались более чем полностью загруженными. Более того, дорога, хотя и была хорошей на определенных участках, на других была особенно опасной, поскольку была очень извилистой и по большей части вырублена в обрыве. Интенсивное движение и проливные дожди способствовали еще большему ухудшению условий, и в сложившихся обстоятельствах неудивительно, что произошли очень серьезные аварии и что к концу первых шести недель только девять из первоначальных тридцати грузовиков все еще находились на дороге. Затем возникла необходимость пополнить запасы, которыми так или иначе управляли, и обслуживание поддерживалось с огромными трудностями в условиях ложной экономии, которая диктовала значительные закупки ненадежных поддержанных машин. Тем не менее, результаты полностью убедили капитана Трапманна в том, что автомобильный транспорт был единственным решением проблемы снабжения на войне.

Похоже, что аналогичное мнение было навязано греческим военным властям, поскольку одним из первых шагов, когда вторая кампания 1913 года стала неизбежной, была покупка ста грузовиков. Этот шаг, хотя и хороший сам по себе, был недостаточным, поскольку не было предусмотрено никаких реальных средств для обеспечения компетентных и ответственных водителей, надлежащего надзора или полностью оборудованных мастерских. Многие водители были состоятельными энтузиастами, которые добровольно пошли на службу и очень скоро пожалели о том, что сделали это. Одно дело водить хорошую туристическую машину и прибегать к профессиональной помощи при возникновении проблем, но совсем другое - управлять тяжелым грузовиком без квалифицированной поддержки и в совершенно плохих условиях эксплуатации. Около 50 процентов. часть автомобильного парка обычно выходила из строя, а персонал ремонтных мастерских был настолько некомпетентен, что автомобиль, однажды разобранный на части, редко когда снова был пригоден для эксплуатации в дороге. Следующая выдержка из отчета капитана. Трапманн дает некоторое представление о трудностях, которые пришлось преодолеть:

“Стратегия и тактика кампании против Болгарии привели к тому, что 8 июля греческий штаб был размещен в Дойрани, и 10 июля там было сосредоточено почти две трети греческой автомобильной службы. Греческий штаб решил перебраться на шестьдесят миль западнее Хаджи-Бейлика вдоль железной дороги, и жизненно важный вопрос заключался в том, каким образом автомобили для обслуживания штаба и грузовики для армейского обслуживания должны были преодолеть это расстояние. Однопутное железнодорожное полотно было невозможно из-за непреодолимых разрывов, а также потому, что железная дорога пользовалась острым спросом для перевозок. Единственным подобием дороги была тропа для мулов шириной в два фута, которая вела по большей части через заросли растительности, а иногда и среди нагромождения скал. В конце концов, было решено буквально форсировать дорогу одним своим весом. Грузовики сменяли друг друга впереди, мчались на полной скорости двадцать ярдов, а затем прокладывали себе путь через джунгли. Через пятьдесят ярдов или меньше грузовик останавливался из-за скопления мусора, наваленного впереди. Его убирали, машина подавала назад, затем начинала новую зарядку. Когда грузовик получал серьезные повреждения, его заменял другой и брал на буксир третий. Иногда приходилось использовать взрывчатку, и небольшие реки перекрывали простым способом - закладывали в них стволы деревьев, чтобы машина могла переправиться. Это была ухабистая работа.

“В Македонии любая дорога была роскошью, самые лучшие дороги не могли сравниться по покрытию с английскими дорогами четвертого класса, в то время как машинам часто приходилось прокладывать дорогу самостоятельно по ходу движения. Следует также помнить, что вождение в военное время сильно отличается от вождения в мирных условиях. Мосты и водопропускные трубы обычно разрушены, телеграфные линии провисают поперек дороги и в ночное время могут запутаться в шее водителя, что приводит к плачевным результатам. Я сам видел немало аварий с двигателями: одну, когда временный мост обвалился под перегруженным грузовиком, другую, когда взорвалась контактная мина. Однако самый страшный несчастный случай, который я помню, произошел вскоре после падения Янины. Очень старый и изношенный грузовик использовался для перевозки пассажиров в Превезу, расположенную на расстоянии шестидесяти трех миль по горной дороге, которая на половине своей протяженности проходила по краю пропасти. В одном из неудобных мест на дороге сломался рулевой механизм, и машина с людьми сорвалась с обрыва и упала в реку”.

Выводы, сделанные капитаном Трапманном в результате исключительных возможностей наблюдения за военным автотранспортом в условиях действительной службы, должны иметь значительную ценность. Его каталог желательных черт выглядит следующим образом:

- (1) Расстояние от земли, необходимое для проезда автомобиля по участкам, усыпанным камнями.
- (2) Регулируемый улавливатель коров спереди для использования ночью на хороших участках дороги, на которых, однако, могут лежать мертвые или раненые лошади или люди.
- (3) Наклонный противопульный щиток из легкой стали для защиты передней части радиатора от случайного попадания снайпера.
- (4) Прочный железный крюк или кольцо спереди и сзади для буксировки, особенно когда приходится преодолевать реку, мост через которую разрушен.
- (5) Прочные шины с комплектом цепей противоскольжения, которые могут быть установлены при необходимости.
- (6) Захват для защиты водителя от опасности провисания телеграфных проводов, свисающих поперек дороги.

Хотя опыт, подробно описанный в этой главе, сравнительно невелик, и, следовательно, результаты не могут быть с уверенностью применены в ожидании войны гораздо большего масштаба, они, по крайней мере, показали, что даже неизбежный недостаток опыта или предотвратимый недостаток компетентности не могут помешать автомобилю стать очень ценным активом действующей армии. Кампании в Триполи и на Балканах доказали не только необходимость использования двигателей для работы транспортных колонн и колонн снабжения, но и возможность при этом спасти жизни очень многих раненых, которые, будучи зависимыми от более медленных методов, часто умирали от переохлаждения по пути с фронта на базу.

ГЛАВА V

Работа машины скорой помощи

Особенности конструкции машин скорой помощи —Моменты, которые следует иметь в виду —Некоторые примеры практических конструкций, находящихся в настоящее время на вооружении—Работа машин скорой помощи на фронте—Прочесывание полей сражений—Как Британское общество Красного Креста получает свой автопарк.

Среди автотранспортных средств военного назначения автомобильная скорая помощь, вероятно, стоит следующей по значимости после транспортных фур. Очевидно, что к автомобилям скорой помощи должны быть присоединены автомобили, пригодные для перевозки раненых, которых не обязательно перевозить в лежащем положении, и даже обычные туристические автомобили, когда они используются, поскольку в настоящее время они используются довольно широко, для перевозки выздоравливающих в оздоровительных автомобильных поездках. Последнее является весьма полезным видом работы, в котором могут участвовать даже те автомобилисты, которые могут предлагать свои услуги и права на свои автомобили только вблизи своих домов и в определенные часы.

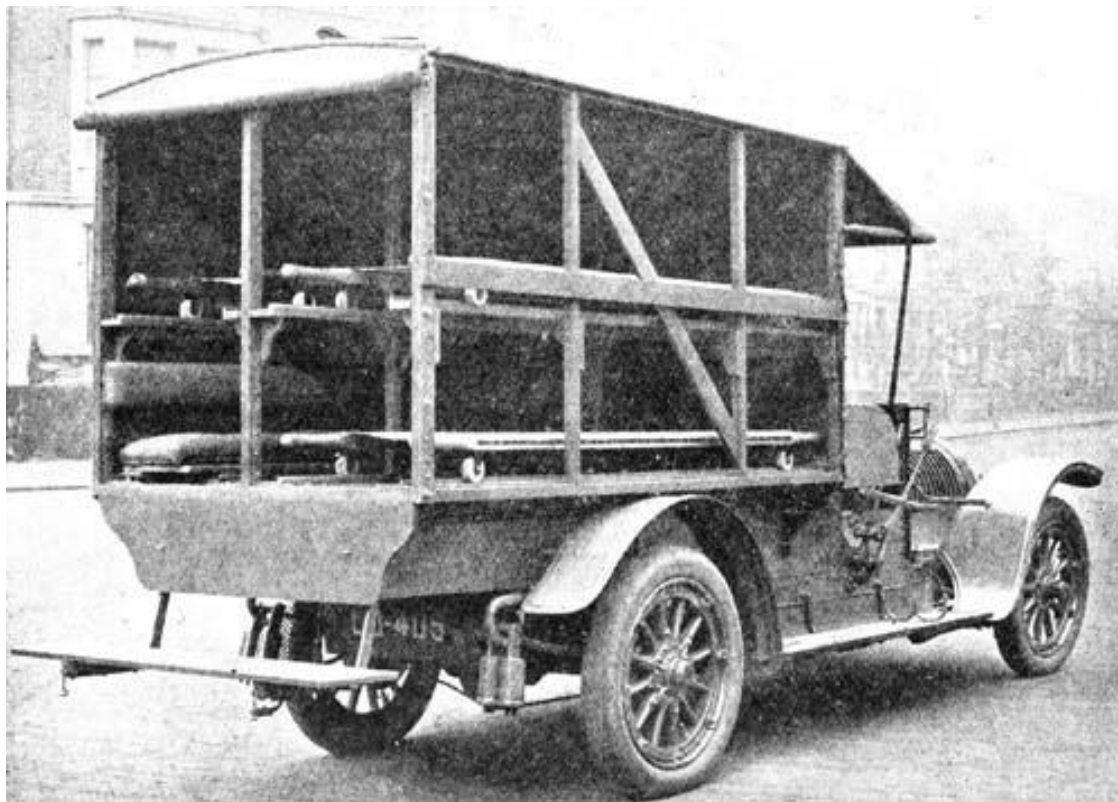
В мирное время автомобиль скорой помощи, что касается его шасси, больше похож на промышленное транспортное средство, чем на туристический автомобиль. Более тяжелые образцы в некоторых случаях работают на цельнорезиновых шинах, а в других - на сдвоенной пневматике, в то время как более легкие типы оснащаются одинарной пневматикой тяжелого сечения. В деталях отметим, что шасси простое и прочное и хорошо приспособлено для работы с водителем лишь среднего уровня механической подготовки. Основные моменты заключаются в том, что транспортные средства должны быть бесшумными при движении, не подвержены поломкам и иметь очень хорошую подвеску. По первому соображению шасси с червячным приводом особенно подходят для работ такого класса, а по второму - слегка модифицированное шасси легкого фургона, как правило, предпочтительнее усовершенствованного, но более сложного туристического автомобиля.



УЧЕНИЯ СКОРОЙ ПОМОЩИ ЛОНДОНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ БРИТАНСКОГО ОБЩЕСТВА
КРАСНОГО КРЕСТА С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ АВТОМОБИЛЕЙ, ОСНАЩЕННЫХ РЕССОРНОЙ
ПОДВЕСКОЙ В.Н.С. НА РАСТЯЖКАХ.
ПОДНИМАЮ НОСИЛКИ.



ЗАГРУЗКА НОСИЛОК В КУЗОВ АВТОМОБИЛЯ. ПОСЛЕ ЭТОГО ИХ ПОДНИМАЮТ ВПЕРЕД И НАЗАД И ПРИКРЕПЛЯЮТ РЕМНЯМИ К ПРЕДУСМОТРЕННЫМ ПРУЖИННЫМ КРЮКАМ. ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ На МУЖЧИН, БЕГУЩИХ ВПЕРЕД, ЧТОБЫ ПОДНЯТЬ ПЕРЕДНИЕ РУЧКИ.



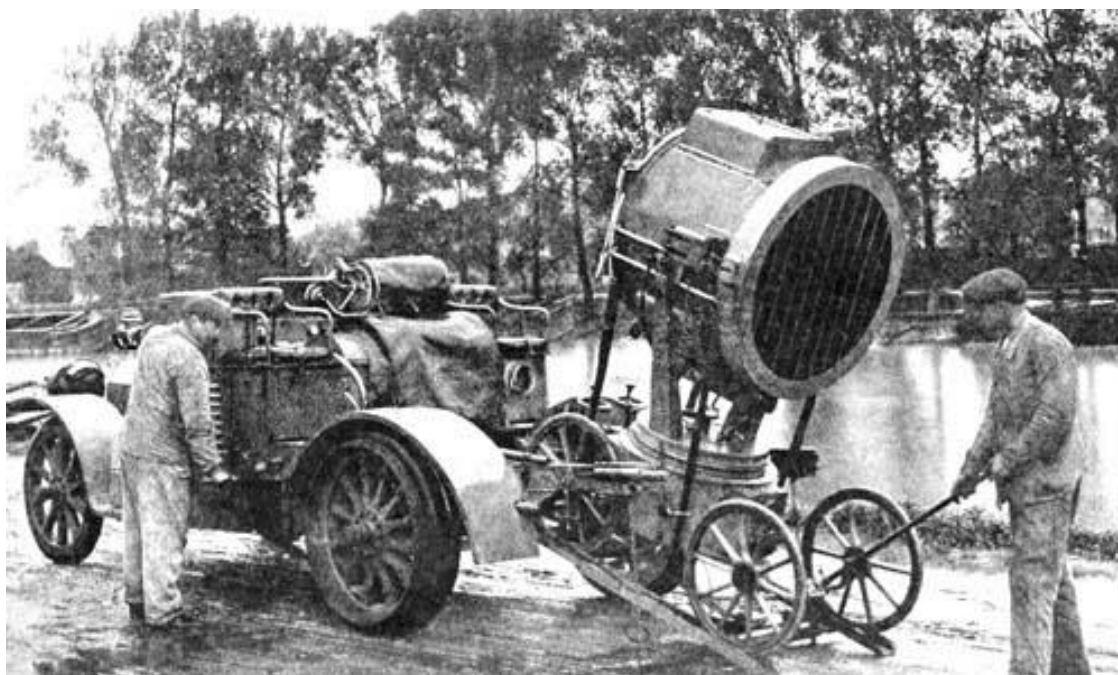
ТУРИСТИЧЕСКИЙ АВТОМОБИЛЬ, ОБОРУДОВАННЫЙ КУЗОВОМ СКОРОЙ ПОМОЩИ На ЧЕТЫРЕХ НОСИЛКАХ ФИРМЫ MESSRS. БРАУН, ХЬЮЗ И СТРЕЙКЕН - ОРДЕНУ ГЕРЦОГИНИ ВЕСТМИНСТЕРСКОЙ.

Во время войны шасси скорой помощи - это, грубо говоря, все достаточно большое и надежное, что может быть доступно. Например, моторные омнибусы могут быть без особых трудностей адаптированы к этому классу работ, в то время как туристические автомобили часто вполне подходят. Необходимыми условиями в последнем случае являются достаточно высокая мощность двигателя, абсолютная надежность и прочность для работы на неровных дорожных покрытиях, очень прочные пружины и широкая колесная база, так что кузов машины скорой помощи не должен слишком сильно нависать над задней частью шасси. Чтобы сформировать полноценное транспортное средство, в такие моменты требуется не обязательно роскошно оснащенное транспортное средство, а скорее довольно легкий и простой кузов, разумно сконструированный для того, чтобы выдерживать нагрузку, и способный выдерживать любые тряски без того, чтобы его составные части не расшатывались между собой, или чтобы кузов в целом не становился ненадежным в своих соединениях с шасси.

Что касается внутреннего оборудования, то в большинстве случаев все, что требуется, - это возможность легко закрепить на месте два или четыре носилки, в зависимости от обстоятельств, а также без труда установить носилки на тело и снять их с тела и без ненужного дискомфорта для пациента. Стандартные типы кузовов скорой помощи, одобренные Британским обществом Красного Креста, состоят из простых, но прочных деревянных каркасов

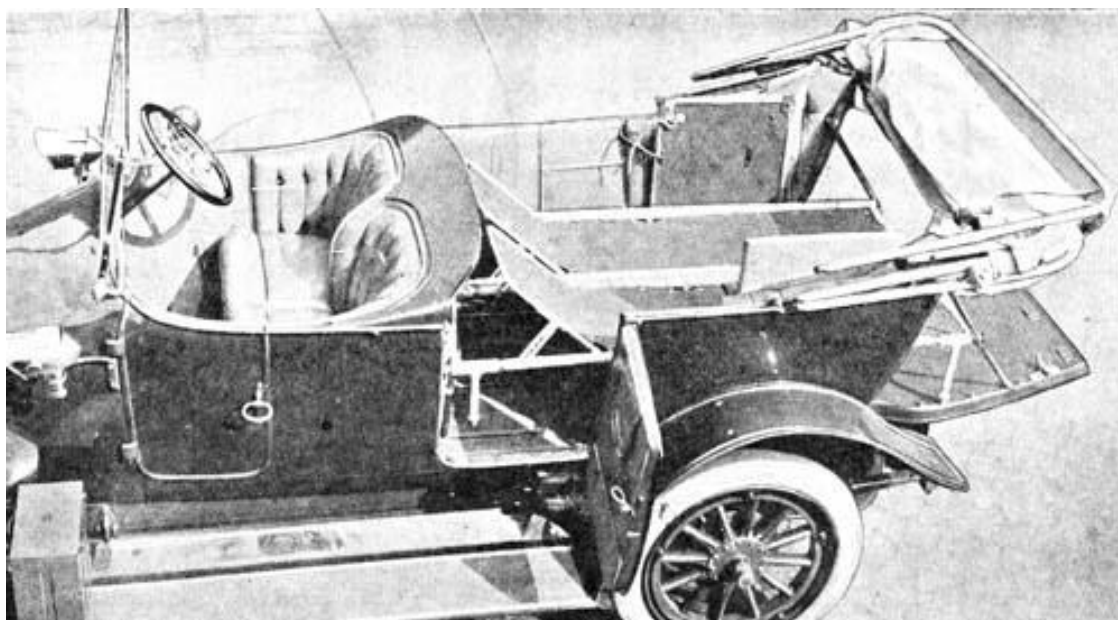
со всеми соединениями, усиленными угольниками, которые крепятся болтами через деревянные элементы, а не просто шурупами, которые могут расшататься. Поверх этого каркаса натянут чехол из водонепроницаемого полотна, обработанного резиной, в то время как передняя и задняя части транспортных средств закрыты водонепроницаемыми занавесками из аналогичного материала, которые можно довольно легко отодвинуть в сторону или поднять, чтобы санитары могли с минимальными трудностями поднять загруженные носилки в транспортные средства. Медицинские эксперты, имеющие опыт перевозки раненых, по-видимому, не совсем согласны относительно того, должны ли носилки в машине скорой помощи жестко крепиться к кузову транспортного средства или их следует перевозить с помощью какой-либо формы пружинения, дополнительной к самой машине. В некоторых примерах автомобилей скорой помощи, регулярно используемых в этой стране, дополнительная пружинность обеспечивается за счет подвешивания кузова к шасси с помощью полуэллиптических или полных эллиптических рессор. Во многих других случаях между носилками и землей не предусмотрено никакой пружины, кроме пружины самого транспортного средства. По крайней мере, один пункт, по которому существует всеобщее согласие, заключается в том, что ни в коем случае нельзя допускать какого-либо качения носилок относительно кузова транспортного средства, поскольку движение такого рода вызывает острый дискомфорт у пациента и часто приводит к физическим эффектам, подобным тем, которые возникают при качке судна в море.

Вероятно, боковая загрузка - идеальный метод установки носилок в машину скорой помощи, но реализовать идеальный вариант в случае простого и довольно дешевого кузова сложно. Следовательно, система конечной загрузки гораздо более распространена. В этом случае носилки, как правило, устанавливаются вдоль пола транспортного средства и, находясь непосредственно внутри автомобиля, поднимаются на необходимую высоту, позволяющую зафиксировать их в нужном положении. Затем нижние подрамники вставляются внутрь и аналогичным образом закрепляются. Конструкция, в которой это возможно, более удобна, чем та, в которой верхние носилки необходимо поднять на полную высоту, прежде чем можно будет попытаться задвинуть их в автомобиль.



Фотография "Автокара".

ФРАНЦУЗСКИЙ ВОЕННЫЙ ПРОЖЕКТОРНЫЙ МОТОР. ПРОЖЕКТОР УСТАНОВЛЕН НА НИЖНЕЙ РАМЕ, КОТОРУЮ МОЖНО ОПУСТИТЬ ПОКАЗАННЫМ СПОСОБОМ. ЭЛЕКТРИЧЕСТВО ПОДАЕТСЯ ОТ ДВИГАТЕЛЯ АВТОМОБИЛЯ.



Фотография "Автокара".

ОТКРЫТЫЙ ТУРИСТИЧЕСКИЙ АВТОМОБИЛЬ, ПЕРЕДЕЛАННЫЙ В автомобиль скорой помощи.

Тип крепления, который был принят на вооружение для некоторых двухрамных машин скорой помощи Британского общества Красного Креста, известен как L.X.R. Он состоит из простого каркаса из стальных труб, в угловых элементах которого сделаны прорези для крепления шаровых концов поперечных перекладин, к которым носилки крепятся с помощью очень

коротких веревок и ремней. При установке в пазы концы поперечин опираются на вершины прочных спиральных пружин, которые уменьшают определенную вибрацию носилок, но в то же время, поскольку они не могут свободно перемещаться иначе, чем вертикально, не создают никакого качения. При использовании этих приспособлений, которые производятся господами Simonis, ни на какие части кузова скорой помощи, кроме пола, не переносится никакой вес. Следовательно, остальная часть конструкции может быть очень легкой и предназначена только для поддержки водонепроницаемого покрытия. Для тел на четырех носилках Британское общество Красного Креста на момент написания статьи использовало два основных типа. В одном из них носилки просто задвигаются внутрь, верхние - на полки, а нижние - вдоль пола, и достаточно жестко фиксируются в нужном положении. В другом типе была принята система пружинной подвески. Эта последняя система — разработана для общества господами Дж. Brown, Hughes and Strachan— адаптируется к конструкции простого, прочного, но довольно недорогого кузова, к основным элементам которого прикреплены болтами железные рычаги, которые можно легко расположить так, чтобы их можно было поворачивать в одну сторону во время погрузки автомобиля, если учесть, что существует какой-либо риск того, что они могут повлиять на удобство эксплуатации. Каждый из этих железных рычагов имеет приплюснутый конец, просверленный для захвата вертикального железного стержня, нижняя часть которого выполнена в виде крючка, в то время как на верхней части закреплена тяжелая спиральная пружина, скрытая в аккуратном корпусе. Носилки снимаются с крючков с помощью довольно коротких кожаных ремней, соединяющих крючки с ручками носилок. Следует отметить, что пружины не допускают никакого движения, кроме одного, в чисто вертикальном направлении, и, следовательно, использование этой системы практически не должно приводить к качению, преимущество которого заключается в дополнительной пружинной подвеске при очень небольшом увеличении стоимости всего кузова. Очень значительное количество машин скорой помощи, построенных на этих линиях, было поставлено производителями Обществу Красного Креста.

Невозможно придавать слишком большое значение желательности использования для машин скорой помощи шасси с длинной колесной базой, в которых носилки по возможности проходят между колесами и пациенты, таким образом, защищены от прямых ударов на дороге. Не следует ожидать, что короткие колесные шасси с кузовами скорой помощи и большим выступом сзади окажутся долговечными на разбитых дорогах стран, в которых идет война. Если колесной базы недостаточно для установки кузова с четырьмя подрамниками без этих серьезных недостатков, единственное, что остается сделать, - это смириться с меньшим размером кузова с двумя подрамниками. Обычная схема в этом случае заключается в том, чтобы вытянуть тело прямо вперед, к приборной панели слева от водителя, и таким образом продвинуть носилки еще на пару футов вперед, чтобы пространство внутри кузова позади водителя служило для перевозки багажа, для обслуживающего персонала или для одного или двух раненых, которые получили не очень серьезные травмы. Одна из самых больших опасностей при таком расположении заключается в том, что водитель может загораживать обзор слева от себя. Это особенно серьезно, когда автомобиль используется в странах, где правила дорожного движения противоположны нашим и где движение в противоположном направлении должно осуществляться со стороны, с которой ограничен свободный обзор. Есть возможность занять пространство под сиденьем водителя и рядом с ним, а также перевозить пациентов на носилках ногами вперед рядом друг с другом по полу транспортного средства. Таким образом, можно сэкономить около фута длины, и при использовании кузова с двумя

подрамниками такого типа, конечно, нет необходимости в том, чтобы надстройка была прочной или высокой.

Еще одним важным моментом, если автомобили будут отправляться за границу и использоваться в плохих условиях дорожного покрытия, является то, что любой обычный простой метод крепления кузова к шасси должен быть очень тщательно изучен, прежде чем он будет одобрен. Требуется нечто большее, чем обычная безопасность.

Изрядное количество туристических автомобилей переделывают в машины скорой помощи, но не путем замены кузова, а путем его адаптации. Недостаток этого метода заключается в том, что впоследствии старый корпус становится бесполезным для других целей. Кроме того, это, вероятно, приведет к задержке, поскольку каждый случай должен рассматриваться по существу. Кроме того, если шасси не длинное, адаптация почти наверняка потребует большого свеса.

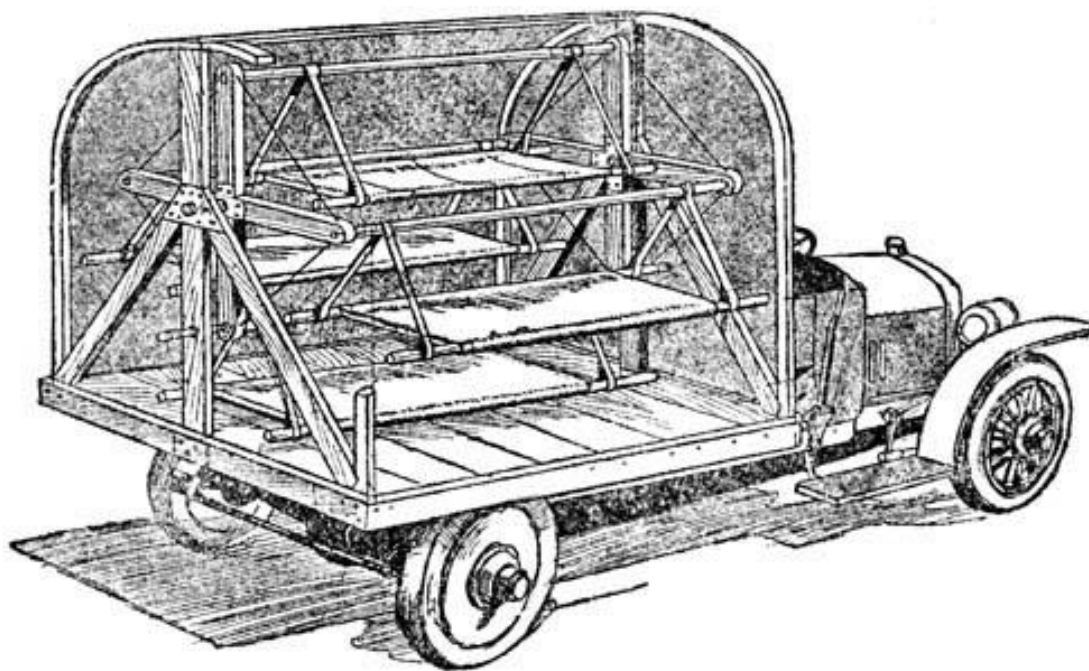


Иллюстрация "Автокар".

РАЗНОВИДНОСТЬ ИМПРОВИЗИРОВАННОЙ МАШИНЫ СКОРОЙ ПОМОЩИ, ИЗЛЮБЛЕННАЯ ФРАНЦУЗАМИ И БЕЛЬГИЙЦАМИ.

Эти примечания послужат источником необходимой информации для тех, кто, возможно, пожелает оснастить автомобили скорой помощи для любого использования во время войны, и, по-видимому, нет необходимости вдаваться в подробности всех других разновидностей кузовов скорой помощи, многие из которых очень красиво подогнаны и спроектированы, но также очень дороги. Однако можно упомянуть еще один тип, поскольку он широко используется правительствами Франции и Бельгии. Он состоит, по сути, из прочного пола, несущего два железных каркаса перевернутой V-образной формы. Между этими двумя, простирающимися вперед и назад, находится устройство, аналогичное по принципу беличьей клетке или водяному колесу с четырьмя поплавками. Место каждого поплавка занимает необходимое устройство для

поддержки носилок, при этом предусмотрено, что все четыре носилки сохраняют свое горизонтальное положение независимо от положения поддерживающей их рамы. Носилки можно загружать из бокового положения в нижнее, и устройство поворачивается так, чтобы эта операция продолжалась, при этом носилки после загрузки впоследствии поднимаются за счет вращения рамы. Утверждается, что в Антверпене и других местах этот тип скорой помощи широко использовался и оказался очень удобным и очень простым в конструкции.

Что касается работы, для которой используются машины скорой помощи, то многое из этого носит очевидный характер. Услуги скорой помощи, очевидно, необходимы как в военных госпиталях, так и в отдаленных крупных базовых больницах Общества Красного Креста на Континенте. Их снова разыскивают во всех различных больницах этой страны, куда доставляют раненых. Например, в Лондоне их нанимают встречать санитарные поезда и вывозить со станций тех мужчин, которых невозможно перевезти в обычных вагонах.

Потребность в автомобилях скорой помощи ближе к фронту практически безгранична. В системе действующей армии раненых сначала переносят полковые санитары на носилках в “пункт оказания помощи”, где им в первую очередь оказывается медицинская помощь. Оттуда они доставляются секциями полевой санитарной помощи — и, возможно, если позволяют дороги, автомобилями скорой помощи — на передовые перевязочные пункты, откуда после лечения их забирают фургоны военной санитарной помощи для встречи транспортных средств из госпиталя разминирования, который обычно расположен где-то недалеко от железнодорожной станции. На этот госпиталь ложится обязанность избегать любой переполненности ближе к передовой, и это должно быть сделано с использованием всех доступных транспортных средств. Очевидно, что автомобили скорой помощи являются наиболее подходящим видом транспорта для этой работы, поскольку они обеспечивают разумную степень комфорта для пациента, и даже если их скоростные возможности не могут быть использованы в какой-либо степени при перевозке раненых, ими можно воспользоваться при возвращении пустыми на фронт для дальнейшей погрузки. После того, как пациенты будут доставлены в полевой госпиталь в Рейлхеде, их последующая транспортировка в больницы Красного Креста или любые другие необходимые пункты может быть осуществлена поездом, дополненным местными службами скорой помощи, от термини до больниц.

Другой и менее очевидный вид службы - это тот, который включает тщательное патрулирование всех тех районов, в которых происходили сражения, с целью установления, остаются ли еще какие-либо раненые в деревнях и вдоль сельской местности, где им может быть оказано исключительно доброе, но, возможно, несколько неквалифицированное внимание со стороны гражданских жителей. Еще одна обязанность водителей машин скорой помощи, выполняющих эту работу, заключается в том, чтобы проводить тщательные расследования с целью выяснить, были ли какие-либо люди, убитые в бою, похоронены гражданскими лицами без каких-либо доступных записей, которые послужили бы основой для получения определенной информации, которая никогда не может быть столь ужасной, как почти безнадежное состояние неизвестности. Этот класс работ, конечно, должен выполняться на дорогах, которые во многих случаях были сильно разбиты интенсивным военным движением и, возможно, даже намеренно разрушены отступающим противником. Следовательно, это создает очень серьезную нагрузку на каждую часть шасси и кузова машины скорой помощи и делает еще более примечательным тот факт, что все автомобили, используемые в настоящее время Обществом, были безвозмездно предоставлены их владельцами без каких-либо оговорок и без взимания платы.

В течение некоторого времени Общество поставляло машины скорой помощи, а также туристические автомобили на Континент так быстро, как только позволяли транспортные средства. Потребность кажется огромной, но даже в этом случае, по-видимому, нет никакой вероятности того, что предложение окажется недостаточным. Многие автомобилисты неохотно предоставили в распоряжение Общества не только свои автомобили, но и собственные услуги. Обычная практика заключается в том, что Общество, приняв автомобиль на обслуживание, обязуется установить на него подходящий кузов скорой помощи вместо своего собственного. Однако в некоторых случаях автомобилисты даже брали эту ответственность на себя, и какими бы ни были недостатки зависимости от добровольной службы, по крайней мере, можно сказать, что в данном случае такая зависимость в какой-то мере показала, как много мужчин, неспособных по той или иной причине выполнять воинские обязанности, слишком стремятся потратить свою энергию и свои деньги на любой объект национальной ценности, в связи с которым они могут быть полезны.

ГЛАВА VI

Перевозка боеприпасов и артиллерии

Система подачи боеприпасов—Тяговый двигатель—Французские четырехколесные тягачи для перевозки орудий—Немецкие двигатели для переноски орудий.

Система обеспечения войск боеприпасами в полевых условиях очень похожа на ту, которая уже была описана в связи со снабжением продовольствием. Запасы боеприпасов хранятся на складах Армейского артиллерийского корпуса в различных точках между базой и железнодорожной станцией, куда они направляются по мере необходимости. С железнодорожной станции они ежедневно доставляются грузовиками дивизионных складов боеприпасов к удобному пункту дозаправки, где их перегружают на запряженные лошадьми тележки с боеприпасами для подробного распределения. Поскольку войска полностью зависят от автотранспортных средств в обеспечении своих запасов как продовольствия, так и боеприпасов, нет необходимости подчеркивать огромную важность механического транспорта в современной войне или ужасные последствия, которые могут последовать за чем-либо, приближающимся к общему снижению надежности используемых машин.

Для перевозки очень тяжелых орудий, конечно, необходима определенная мощность двигателя, и обычный паровой тяговый двигатель обеспечивает наиболее очевидное решение, поскольку следует предположить, что если дороги и мосты, по которым предстоит проехать, достаточно прочны, чтобы выдержать само орудие, они также выдержат двигатели, которые его буксируют. Большой тяговый двигатель - это чисто британский продукт, и интересно, если не совсем удовлетворительно, отметить, что огромные осадные орудия немецкой армии, как утверждается, приводятся в движение двигателями британского происхождения. Для более легких орудий можно использовать паровой трактор или небольшой тяговый двигатель, но было предпринято очень много усилий, чтобы отказаться от его обслуживания в пользу трактора внутреннего сгорания, менее зависящего от постоянного пополнения запасов топлива и воды.



БРИТАНСКИЙ ТЯГАЧ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ “МАРШАЛЛ”, ПРИГОДНЫЙ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ АРТИЛЛЕРИИ.



Фотография “Автокар”.

ФРАНЦУЗСКИЙ БЕНЗИНОВО-ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ПОЛНОПРИВОДНЫЙ ТРАКТОР, КОЛЕСА КОТОРОГО СПЕЦИАЛЬНО ПОДКОВАНЫ ДЛЯ ОБЛЕГЧЕНИЯ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ПО ПЕРЕСЕЧЕННОЙ МЕСТНОСТИ.

В уже приведенном кратком очерке основных испытаний и маневров, в которых участвовал автомобильный транспорт, были даны некоторые указания на попытки, предпринятые британским правительством в этом направлении. Однако наиболее последовательные и,

вероятно, наиболее успешные усилия были предприняты нашими соседями, французами, которые с этой особой целью оказали большое содействие разработке тракторов внутреннего сгорания с приводом на все четыре колеса. Движение существует около трех лет и обязано своим возникновением необходимости перевозки 155-метровых осадных орудий по дорогам и по всей стране. Первым типом трактора, произведенного в соответствии с этими требованиями, был Chatillon-Panhard. Вес первого типа с полной загрузкой составлял около 22 тонн, и совсем недавно были предприняты попытки разработать более легкие типы, весящие с нагрузкой около 14 тонн, поскольку предполагалось, что эти машины меньшего размера будут очень полезны для общего пользования. Некоторые очень важные испытания в этой связи были проведены во Франции в начале 1914 года, в них участвовали тракторы четырех типов, а именно Latil, Schneider, Chatillon-Panhard и Renault. Первый из названных является развитием грузовика типа Latil, в котором двигатели приводят в движение передние колеса, а вся силовая установка сосредоточена на передней тележке, при этом задние колеса и платформа в принципе представляют собой не что иное, как двухколесное прицепное транспортное средство. Расширение этой системы предполагает использование трех дифференциальных передач, по одной на каждую пару колес, и третьей в качестве балансирующей передачи на полпути транспортного средства, от которой передача осуществляется спереди и сзади через продольные валы и червячную передачу. Все четыре колеса управляются так же, как и ведомые.

В Schneider привод осуществляется от коробки передач, содержащей два набора скользящих шестерен, через карданные валы к передней и задней осям и, в качестве альтернативы, при необходимости, к стержню, позволяющему двигателю перемещаться с помощью троса. В Шатийон-Панхар трансмиссия устроена таким образом, что в ней отсутствуют универсальные шарниры и используется только одна дифференциальная передача. Он установлен на поперечном промежуточном валу, и мощность передается на колеса через конические шестерни на концах промежуточного вала и четыре диагональных вала, приводящих в движение, в свою очередь, вспомогательные валы, на которых установлены скосы, взаимодействующие с аналогичными скосами на колесах. Renault - очень простая машина в своем роде. Привод осуществляется спереди и сзади от коробки передач карданными валами, ведущими к дифференциалам на передней и задней осях. Любой из дифференциалов при желании может быть заблокирован, чтобы помочь машине найти выход из трудных положений. Еще одна машина, которая имеется в распоряжении французского правительства, хотя и не принимала участия в упомянутых испытаниях, использует электрическое оборудование вместо обычной механической трансмиссии. Двигатель приводит в действие электрическую динамо-машину, которая подает ток на четыре электродвигателя, по одному на каждое колесо. В целом, французские полноприводные тракторы очень хорошо показали себя в ходе суровых испытаний, и утверждается, что примерно 300 тракторов того или иного из упомянутых типов имеются на вооружении вооруженных сил, хотя возможно, что эта оценка несколько преувеличена.

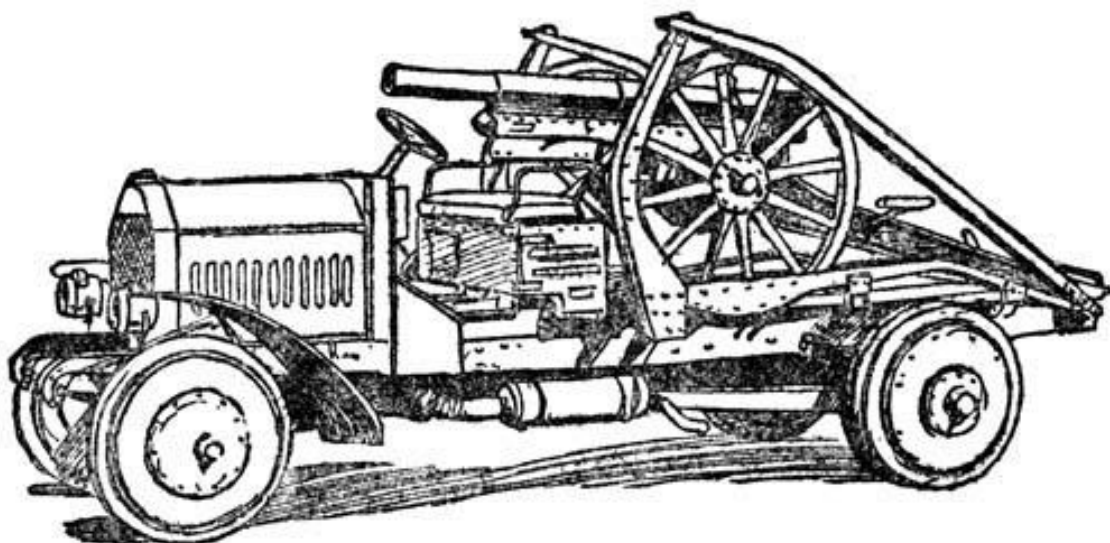


Иллюстрация “Автокар”.

ГРУЗОВИК С МОТОРОМ KRUPP ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ОРУДИЙ, ПОКАЗЫВАЮЩИЙ ПАНДУСЫ, ПО КОТОРЫМ ПОДНИМАЛОСЬ ОРУДИЕ, СЛУЖАЩИЕ ТАКЖЕ ДЛЯ НАДЕЖНОГО УДЕРЖАНИЯ ЕГО НА МЕСТЕ.

Для быстрой транспортировки легкой артиллерии были разработаны различные специальные машины, предусматривающие либо транспортировку орудия на платформе автомобильного грузовика, либо конструкцию транспортного средства для перевозки орудия, образующего единое целое. В этой области разработок немцы проявили наибольшую инициативу, и крупны разработали несколько интересных конструкций. Во всех этих автомобилях используются прочные шасси для грузовых автомобилей. Обычная система заключается в установке, путем навешивания на заднюю часть шасси, прочных пандусов, по которым пушку можно поднимать либо за счет мощности двигателя, либо с помощью других средств. Находясь на платформе, колеса орудия погружаются в углубления, образованные для их установки, а также упираются в профилированные вертикальные упоры. Когда орудие установлено, перекладины перекидываются и сконструированы таким образом, что их концы затем можно удобно жестко прикрепить к вертикальным упорам, при этом сами перекладины также опираются на колеса орудия и удерживают их достаточно надежно; или, в качестве альтернативного метода, перекладины расположены так, чтобы захватывать ось лафета.

Специальные конструкции предназначены для автомобилей, способных развивать хорошую скорость, и приспособлены для перевозки оружия, специально предназначенного для борьбы с самолетами или дирижаблями, и, следовательно, устроены так, чтобы их дула можно было поднимать вверх до тех пор, пока оружие не примет вертикальное положение.

Другие специальные конструкции автотранспортных средств - это те, которые предусматривают перевозку пулеметов, но этот тип, возможно, правильнее называть бронированным автомобилем.

ГЛАВА VII

Бронированные автомобили и другие военные автомобили

Полезность броневика—Самодельного и других типов—Использование туристических автомобилей и мотоциклов—Специально оборудованных военных двигателей.

Хотя всем было известно, что тяжелый мотор сыграет очень важную роль в великой войне в связи с транспортировкой припасов и артиллерии, и что туристические автомобили будут в основном использоваться в штабных целях, огромная степень использования броневика, вероятно, стала неожиданностью. Мы, конечно, знали о существовании таких машин, но до настоящего времени не было никаких реальных доказательств их полезности. Немецкие военные власти, очевидно, еще до войны пришли к своим собственным выводам по этому вопросу, и бельгийцы, были ли они подготовлены заранее или нет, по крайней мере, очень быстро последовали их примеру. Сомнительно, чтобы, когда началась война, наше собственное военное министерство располагало хоть одним бронированным автомобилем, но, к счастью, это тот тип машин, в связи с недостатками которого можно очень быстро восполнить, и на момент написания статьи, хотя определенной количественной информации нет, мы, по крайней мере, осведомлены о существовании британских бронированных автомобилей на Континенте, и мы знаем, что, например, лондонские моторные omnibus были оборудованы для работы этого класса. В этом, и в большинстве случаев, импровизированный броневик представляет собой всего лишь обычное транспортное средство с кузовом какой-либо простой формы, покрытым броневой обшивкой, и с более важными частями его механизма, в некоторой степени защищенными аналогичным образом. Таким образом, обеспечивается определенная защита радиатора и рулевого механизма. Приборная панель покрыта стальным покрытием, выступающим вверх для защиты водителя, в то время как платформа или кузов сзади защищены вертикальными или наклонными стальными пластинами. Некоторые образцы захваченных немецких бронеавтомобилей достаточно хорошо соответствуют этому описанию, но вполне естественно, что в стране, где поставки промышленных транспортных средств более или менее недостаточны, для адаптации был выбран туристический автомобиль. У него, конечно, есть преимущество в дополнительной скорости и недостаток в уязвимости пневматических шин. Некоторые из этих импровизированных бронированных автомобилей перевозят просто людей, вооруженных винтовками, в то время как другие оснащены ручными пулеметами. Во многих случаях устанавливаются прожекторы или очень мощные головные фонари. Последние, конечно, могут приводиться в действие ставшей уже привычной электрической системой - небольшой динамо-машиной и батареей элементов, установленной в автомобиле. Наиболее удобное расположение более мощного прожектора можно найти при использовании бензиново-электрического транспортного средства, в котором отсутствуют обычные механизмы переключения скоростей, а их место занимают электрические машины. Двигатель автомобиля приводит в действие динамо-машину, вырабатывающую электрический ток. Он подается на электродвигатель, от которого мощность передается на задние колеса. Это устройство равносильно бесступенчатому переключению скоростей, и важным моментом в связи с рассматриваемым вопросом является то, что вся или часть мощности двигателя может быть использована для выработки электрического тока, который можно легко подать на прожектор автомобиля.

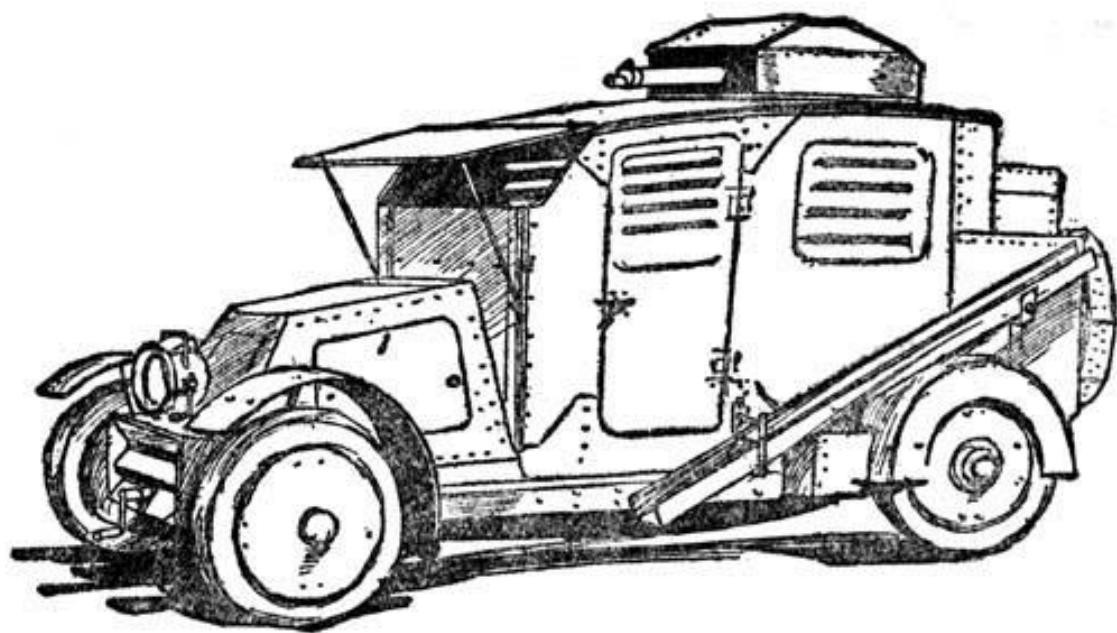


Иллюстрация "Автокар".
БРОНИРОВАННЫЙ АВТОМОБИЛЬ "ШАРРОН" С ПУЛЕМЕТОМ.

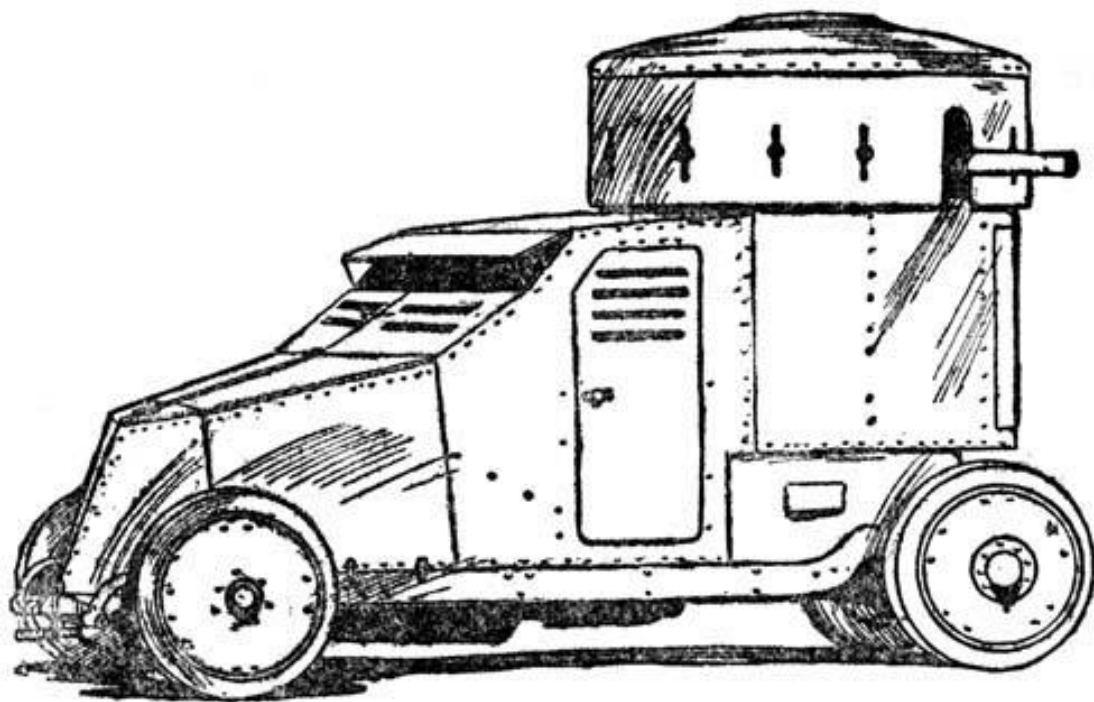


Иллюстрация "Автокар".
БРОНЕВИК "ШНЕЙДЕР" Со СКОРОСТРЕЛЬНОЙ ПУШКОЙ.

Бронированные автомобили с мощными фарами, без сомнения, очень эффективны для разведки в ночное время. Фары могут включаться совершенно внезапно и наносить врагу некоторый урон, а затем снова гаснуть, прежде чем появится время для ответного огня или эффективного обнаружения машины. Затем автомобиль можно быстро переместить в какую-нибудь другую точку, и маневр повторится. В целом, броневик использовался как своего рода

авангард перед кавалерийским заслоном, который выполняет двойную задачу - скрывает передвижение собственной пехоты и определяет местонахождение сил противника. Точно так же, как немцы использовали кавалерию для этой цели в беспрецедентных масштабах во франко-прусской войне 1870 года и таким образом получили огромное преимущество над своими противниками, так и в этом случае была предпринята попытка использовать еще более быстрые и эффективные средства для достижения тех же целей. Как уже предполагалось, любое преимущество, которое может быть получено от использования нового метода такого рода, должно быть чисто временным, поскольку любое желаемое количество из огромного числа имеющихся машин может — если это покажется желательным — быть преобразовано в бронированные автомобили для нашего собственного использования или для наших союзников в очень короткие сроки. Можно было бы предположить, что события докажут, что бронированный двигатель ценен скорее как раздражитель, чем как средство обнаружения вражеских сил или прикрытия своих собственных, поскольку на обе эти последние цели очень сильно влияет использование самолетов, которые делают практически невозможным перемещение больших групп людей в безопасности от наблюдения и, соответственно, облегчают сбор довольно точной информации о местонахождении и силе противника.

До сих пор мы касались только импровизированных бронированных машин, отличных от тех, которые на самом деле были разработаны в первую очередь для этой конкретной задачи. Первый броневик был выпущен еще в 1896 году. Дизайн был опубликован в журнале *Autocar* всего через неделю после вступления в силу Закона, разрешающего автомобилю развивать скорость более четырех миль в час на британских дорогах и обходиться без человека, идущего впереди с красным флагом. Предложение исходило от покойного мистера Э. Дж. Пеннингтона, и машина, механизм которой по необходимости был несколько примитивным, была приспособлена для перевозки двух небольших пулеметов, рукоятки которых должны были приводиться в движение автомобильным двигателем с целью увеличения скорострельности. В те дни пулемет обычно приводился в действие вручную. С тех пор периодически появлялись различные конструкции, общий принцип которых заключался в использовании полностью бронированного автомобиля, водитель которого в большинстве случаев подвергался бы значительной опасности попасть в аварию из-за того, что предусмотренная для него защита закрывала обзор дороги по обе стороны. В большинстве случаев машина была спроектирована так, чтобы нести один пулемет, установленный в башне над крышей. Таким образом, в конструкции, разработанной компанией Charron некоторое время назад, пулемет размещался во вращающейся башне немного впереди задней оси. Соединение между этой башней и крышей автомобиля состояло из фланца и толстого резинового кольца. Башня вращалась на центральном вертикальном валу, и на этом валу было винтовое колесо. Результатом поворота этого колеса было поднятие или опускание башни. Когда пулемет устанавливался в нужное положение с поднятой башней, поворачивалось колесо, в результате чего башня сильно опускалась на резиновое кольцо, которое надежно удерживало ее и не позволяло ей раскачиваться во время стрельбы.

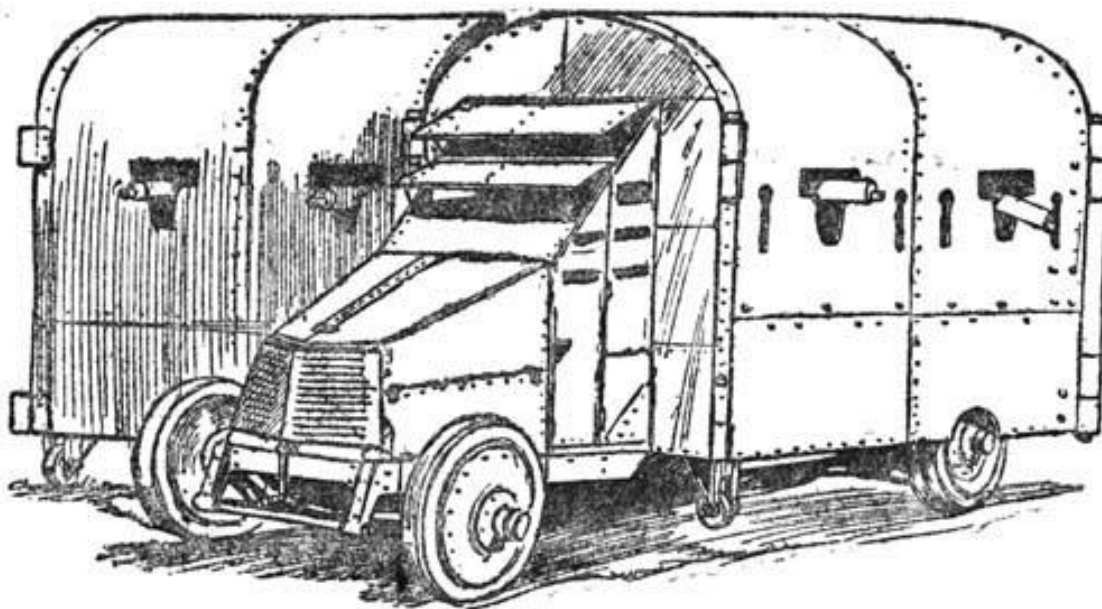
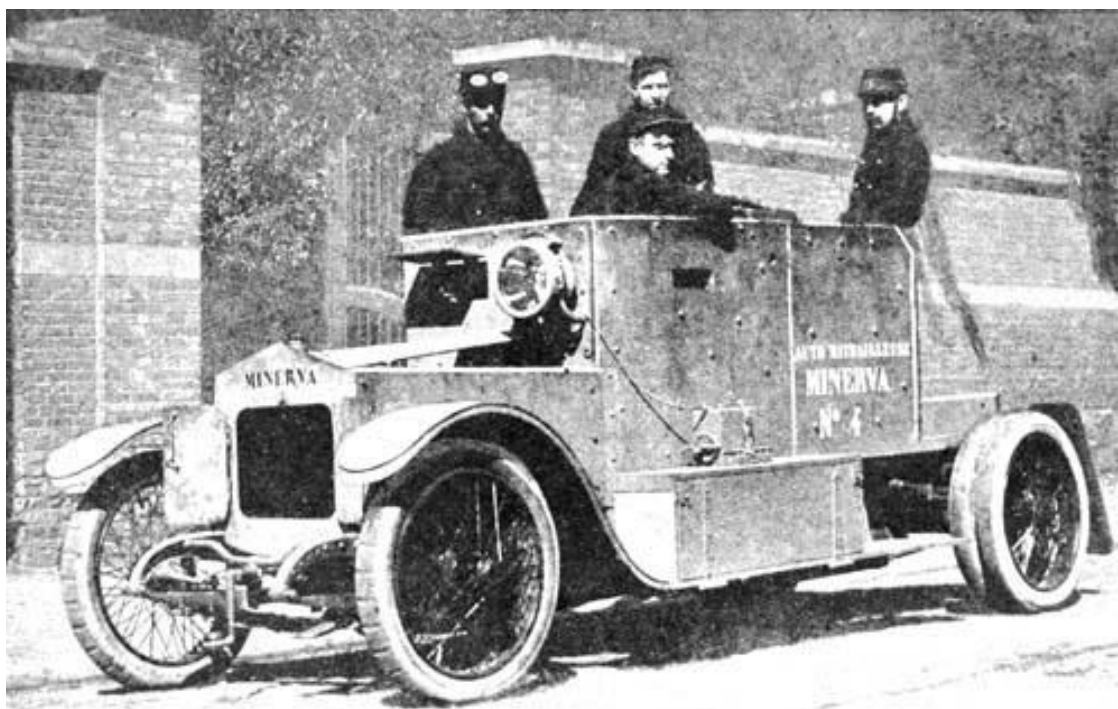


Иллюстрация “Автокар”.

ИТАЛЬЯНСКИЙ ДИЗАЙН МОТОРНОЙ БАТАРЕИ СКОРОСТРЕЛЬНЫХ ПУШЕК. БОКОВЫЕ СТОРОНЫ ПОВОРАЧИВАЮТСЯ ДРУГ К ДРУГУ В ЛЮБОМ ЖЕЛАЕМОМ ПОЛОЖЕНИИ.

В другом дизайне, заимствованном из работ господ Крезо. Шнайдер, был предусмотрен более крупный пулемет, размещенный в массивной башне, выступающей из крыши автомобиля, и установленный на роликах, проходящих по выступающему внутрь кольцу в нижней неподвижной части башни. Это кольцо было зазубрено с внутренней стороны и входило в зацепление с зубчатым колесом, позволяющим поворачивать башню, а вместе с ней и орудие, в нужное положение. Само орудие имело сиденье, а механизм вращения башни был соединен с педалями, так что человек, сидящий на орудии, мог вращать его и башню усилием ног, оставляя руки свободными для улучшения прицеливания и управления оружием.

Можно сослаться еще на один проект, за который отвечал итальянский офицер. В этом случае транспортное средство представляло собой своего рода подвижную батарею пулеметов, установленных таким образом, чтобы они обычно были направлены наружу по бокам автомобиля. Каждая половина корпуса, однако, могла поворачиваться на шарнирах либо сзади, либо спереди, и для облегчения ее перемещения были предусмотрены колесики. Таким образом, когда машина стояла неподвижно, можно было развернуть все ее вооружение так, чтобы оно было обращено вперед, назад или в любую сторону.



Фотография “Автокара”.
БРОНЕВИК “МИНЕРВА” С ПУЛЕМЕТОМ.

Если общий вывод относительно полезности бронированных автомобилей подтверждает впечатления, сформированные на ранних этапах войны, то не может быть никаких сомнений в том, что эти более комплексные конструкции в ближайшем будущем получат то внимание, в котором им было отказано в прошлом, и что будут разработаны типы бронированных автомобилей, настолько же более эффективные, чем импровизированные образцы, насколько наши бронепалубные крейсера эффективны по сравнению с переоборудованными торговыми судами.

Не посвящая слишком много места рассмотрению машин, которые пока являются всего лишь предложениями, а не реальными примерами, можно кратко упомянуть конструкцию, недавно разработанную британским инженером и представляющую в некотором смысле последнее слово в области бронированных автомобилей, поскольку она ни в коем случае не является самодельной и обеспечивает полную защиту водителя и каждого элемента механизма. Автомобиль, разумеется, полностью закрыт, а с его крыши выступает бронированная башня с двумя пулеметами. Водитель видит дорогу только через жалюзи в передней и боковых дверях. Линии автомобиля состоят из ряда изгибов, которые предпочтительнее плоских поверхностей, чтобы максимально увеличить возможность отражения любых пуль, которые попадают в автомобиль. Даже радиатор и шины бронированы. Первый расположен у приборной панели, а над ним имеется крышка в форме купола, через которую воздух всасывается вентилятором по вертикальным трубам. Каждое колесо состоит из двух стальных дисков, расположенных один внутри другого, а между ними расположена воздушная трубка, обтянутая прочной тканью. Внешнему диску предоставляется достаточная свобода перемещения, позволяющая по конструкции максимально приближаться к пневматической шине, при этом он полностью защищен от проколов по любой причине.

Разумно предположить, что в ближайшем будущем произойдет значительное развитие бронированного автомобиля в двух направлениях, а именно, в направлении транспортного средства, спроектированного и сконструированного для определенной цели, а также в направлении легкобронированного быстроходного туристического автомобиля, доступного для персонала и разведки.

Это последнее подводит нас к вопросу об очень ценной сфере применения двигателей на войне. Однако по этому вопросу мало что можно написать, поскольку общее использование автомобилей офицерами штаба, начиная с главнокомандующего, можно считать само собой разумеющимся, а использование скоростных транспортных средств в разведывательных целях и офицерами Разведывательного управления столь же самоочевидно. Для перевозки отправок и другой подобной работы мотоцикл считается чрезвычайно полезным. Это самый легкий класс транспортных средств, который также используется в сочетании с более тяжелыми аналогами. Мотоциклисты, которые обычно являются квалифицированными механиками, прикреплены ко всем колоннам тяжелого автотранспорта, в их обязанности входит разведка впереди, поддержание единства подразделений колонны, а также оказание помощи в случае возникновения каких-либо проблем на дороге.

Двигатели всех видов широко используются в авиации. К каждой эскадрилье самолетов прикреплено несколько двигателей для различных задач. Некоторые из них могут служить машинами для оказания первой помощи и для перевозки запасных частей. Другие двигатели большего размера и тяжелее используются для перевозки частично разобранных самолетов. Другие, опять же, оборудованы как мастерские, помогающие в важной работе по ремонту и поддержанию в исправности двигателей и механизмов самолетов.

Что касается других важных применений двигателей на войне, следует, по крайней мере, кратко упомянуть автомобили, оснащенные оборудованием для беспроводного телеграфирования и переносными прожекторами, а также автомобильные полевые кухни.

ГЛАВА VIII

Обеспечение Военным автотранспортом

Сравнение систем прямых закупок и субсидий — Преимущества последней; Важность стандартизации и оборудования цехов; Ограничения схемы субсидирования.

Приняв окончательное решение о том, что полная система автомобильного транспорта должна использоваться в первую очередь для обеспечения большей эффективности и свободы передвижения войск на местах, следующим шагом является определение наилучших средств обеспечения наличия необходимого количества подходящих транспортных средств во время войны. Очевидно, что простейшей процедурой было бы полагаться исключительно на полномочия правительства реквизировать необходимые припасы.

На первый взгляд может показаться, что ничего больше не нужно, но любой подобный вывод был бы в высшей степени ошибочным. Если бы мы исследовали автопарк любого крупного моторного омнибуса, моторного такси или автотранспортного предприятия, мы почти неизбежно обнаружили бы, что почти все используемые транспортные средства были одной марки и, как правило, одного типа. Если компания-оператор в первом случае решила использовать определенную марку транспортного средства, и если последующее улучшение конструкции снижает эффективность оригинального типа по сравнению с другими, представленными на рынке, то естественным шагом будет не переход от одного производителя к другому, а увеличение или частичное обновление парка транспортных средств путем покупки новых транспортных средств той же марки, но более современной модели. Переход от старого к новому типу ни в коем случае не влечет за собой изменений в каждой части механизма, а только в тех частях, которые каким-либо образом показали себя способными к улучшению. В случае необходимости замены нет необходимости приобретать совершенно новый комплект запасных частей для всех частей автомобиля, а только для того, чтобы получить запасные части для тех частей, конструкция которых была изменена и улучшена. Таким образом, необходимый запас запасных частей максимально сокращается, и в такой же степени упрощается работа по техническому обслуживанию автомобилей. Почти каждый тип автомобиля имеет свои особенности, и механику, очевидно, проще проводить техническое обслуживание определенного количества машин одной марки, чем поддерживать в рабочем состоянии аналогичное количество различных транспортных средств, существенно отличающихся друг от друга.

С другой стороны, стандартизация одной марки является преимуществом, поскольку для целей технического обслуживания количество необходимого оборудования в мастерской сводится к минимуму, и в некоторых случаях возможно приобрести станки, специально приспособленные для изготовления в большом количестве какой-либо конкретной детали, которая в значительной степени зависит от технического обслуживания автопарка.

Еще одно преимущество заключается в том, что водитель любого автомобиля может без опасности или потери работоспособности пересесть на любой другой автомобиль, если его собственный находится в ремонте, при этом работа отделов, занимающихся хранением и выдачей запчастей, значительно упрощается, а помещения, необходимые для эффективной работы всего концерна, сокращаются.

Если эти аргументы применимы к промышленной организации, работающей в нормальных условиях, то еще сильнее они применимы к поспешно расширенной временной организации, возникшей во время войны. Более того, в последнем случае ненадежная эксплуатация парка автомобилей представляет собой не просто временную финансовую потерю или снижение престижа. Его результатом неизбежно должно стать возникновение среди войск, в тылу которых действует автоколонна, нехватки предметов первой необходимости либо в отношении продовольствия, либо в отношении боевых припасов. В любом случае результат неизмерим, а последствия вполне могут оказаться фатальными.

С другой стороны, военные автомобили должны работать в особенно тяжелых условиях. Сам характер их обслуживания предполагает частые длительные пробеги при наихудших погодных условиях и дорожном покрытии. Им, возможно, придется использовать переулки, объездные пути или даже маршруты, которые вообще вряд ли можно назвать дорогами, и к этому

добавляется почти несомненный факт, что рельсы, над которыми они работают, будут серьезно повреждены намеренно или иным образом.

Те, кто живет поблизости от любого важного военного центра, должны быть хорошо осведомлены о разрушительном воздействии интенсивного военного движения на дороги, даже если они хорошо построены, ввиду неизбежного характера дорожного движения. При движении по проселочным дорогам, не предназначенным для такого использования, сами транспортные двигатели вскоре разрушат дорожное покрытие. Эти соображения показывают, что вероятность поломок на военном транспорте намного выше, чем на гражданском, и в сочетании с этим возникает уверенность в том, что возможности для удобного проведения ремонта обязательно должны быть крайне ограничены. Транспортные колонны поддерживаются у основания передвижными мастерскими, укомплектованными квалифицированными механиками и содержащими небольшой набор инструментов, которые, вероятно, будут иметь наиболее широкое применение. Оборудование этих мастерских должно быть сведено к минимуму, чтобы обеспечить их мобильность, и очень важно, по возможности, предотвращать выполнение работ, которые невозможно выполнить удовлетворительным образом с помощью оборудования, имеющегося в распоряжении механического персонала.

Таким образом, становится очевидным, что все указывает на крайнюю нецелесообразность полагаться на автомобильный транспорт и колонны снабжения, сформированные из разнообразного набора транспортных средств всех типов, всех марок и всех возрастов. С другой стороны, идеальные условия достигаются, когда все транспортные средства в колонне идентичны и представляют самую лучшую марку и тип, и когда все водители досконально знакомы с особенностями данного конкретного типа транспортных средств, а механики, ответственные за ремонт, одинаково опытны в отношении каждой особенности механизма машин.

Чтобы обеспечить в парке транспортных средств что-то, приближающееся к реальной стандартизации, можно использовать один или два альтернативных метода. Первый и наиболее очевидный - это прямые закупки со стороны правительства. На момент написания статьи эта система широко применяется в Великобритании и, несомненно, также во всех других воюющих странах, в которых удалось сохранить в эксплуатации соответствующие предприятия по производству двигателей. Однако такие шаги предпринимаются для того, чтобы справиться с серьезной чрезвычайной ситуацией, возникшей до того, как альтернативные схемы успели полностью созреть. Создание армии в мирное время занимает гораздо меньше времени, чем в военное, а во время войны армия должна быть гораздо более самодостаточной, чем в мирное время, когда гражданские подрядчики могут регулярно доставлять значительные количества припасов на склады, где дислоцируются войска, и военным властям требуется лишь детально обеспечить распределение таких припасов. Во время войны все припасы должны доставляться оптом в очень ограниченное количество пунктов, и с этого времени военные власти должны нести ответственность за то, что можно охарактеризовать как их оптовое, а также розничное распределение.

К этому добавляется ряд других соображений, как, например, тот факт, что при действительной службе рацион мужчин увеличивается, а запасы боевых припасов быстро расходуются и их приходится постоянно обновлять. Таким образом, ясно, что если полагаться только на метод прямых закупок, то либо количество автотранспортных средств будет значительно превышать

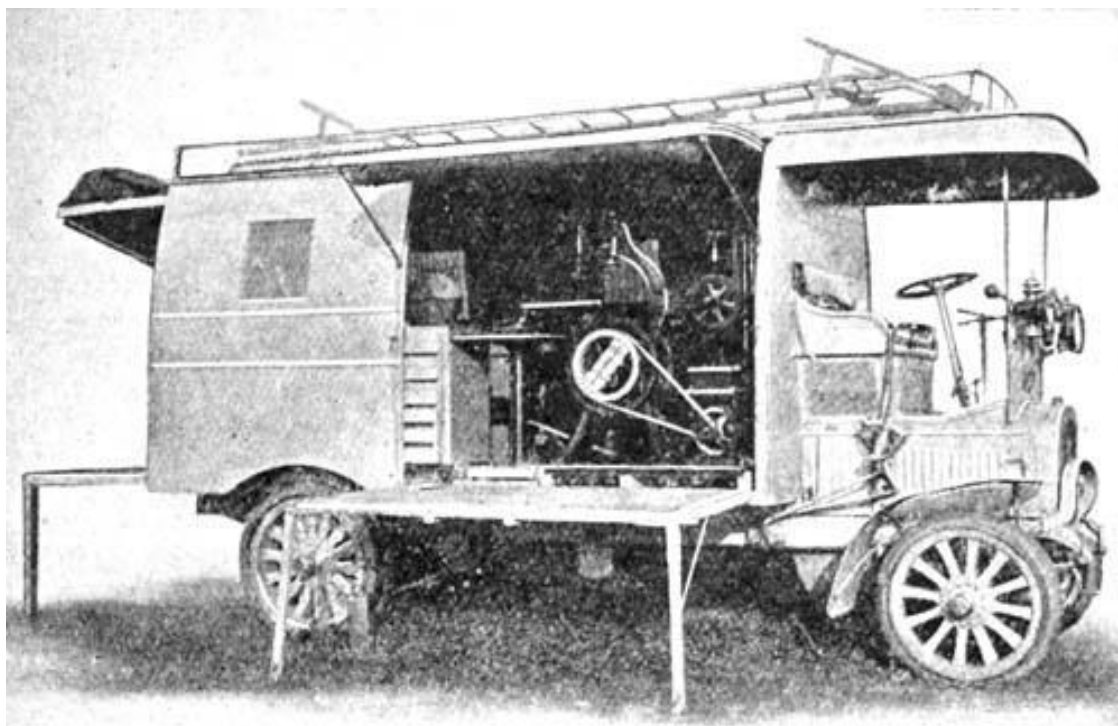
полезную потребность в мирное время, либо необходимо создать условия для мгновенного увеличения их количества, когда происходит мобилизация, или организация новых армий становится необходимой.

Теперь, как и в настоящем случае, после начала войны возможно обеспечить постоянный и значительный запас транспортных двигателей, которые будут передаваться военным властям неделя за неделей, при условии, что процессу производства не будут серьезно мешать ни близость военных действий, ни необходимость привлечения чрезмерного количества людей с заводов в действующие силы. В нашем собственном случае вполне возможно производить двигатели для транспортных колонн новых армий так же быстро, как это возможно для повышения боеспособности личного состава этих новых армий. Этот факт, однако, не покрывает трудностей, вызванных необходимым увеличением транспортных средств для постоянной армии непосредственно перед началом войны. Было высказано предположение, что трудность могла бы быть преодолена, если бы Военное министерство закупило большое количество подходящих грузовых автомобилей и использовало большую их часть в мирное время для перевозки товаров общего назначения. Преимущество этой схемы в том, что она не только предоставляет необходимый автопарк, но и одновременно обучает необходимых водителей; тем не менее, у нее есть серьезный недостаток, заключающийся в том, что невозможно найти прибыльную работу такого рода, если только правительство не вступит в серьезную конкуренцию с транспортными компаниями. Было предложено также, чтобы некоторое количество подходящих двигателей могло использоваться обычным образом в почтовом отделении и передаваться в экстренных случаях Военному министерству, но это опять же вызывает возражения. Парк почтовых отделений пришлось бы обновлять в спешном порядке и с большими трудностями, что почти наверняка привело бы к определенной дезорганизации. Кроме того, количество транспортных средств, которые почтовые власти могли бы с пользой содержать в эксплуатации, невелико по сравнению с возросшими военными потребностями, вызванными началом войны.

Таким образом, мы можем считать, что принцип сохранения в распоряжении Военного министерства в мирное время достаточного количества автотранспортных средств для удовлетворения всех потребностей во время войны неосуществим, за исключением огромных затрат, поскольку большинство транспортных средств не могут быть использованы ни для какой полезной работы и просто пришли бы в негодность и, следовательно, сравнительно говоря, потеряли бы ценность, если бы простаивали. Весь такой парк должен был бы заменяться каждые три—четыре года, и если бы этого не было сделано, противник, оснащенный более современными машинами, обладал бы заметным преимуществом, поскольку, хотя автомобильная промышленность сейчас приобрела огромные масштабы, она все еще настолько молода, что прогресс в дизайне ни в коем случае не стоит на месте.

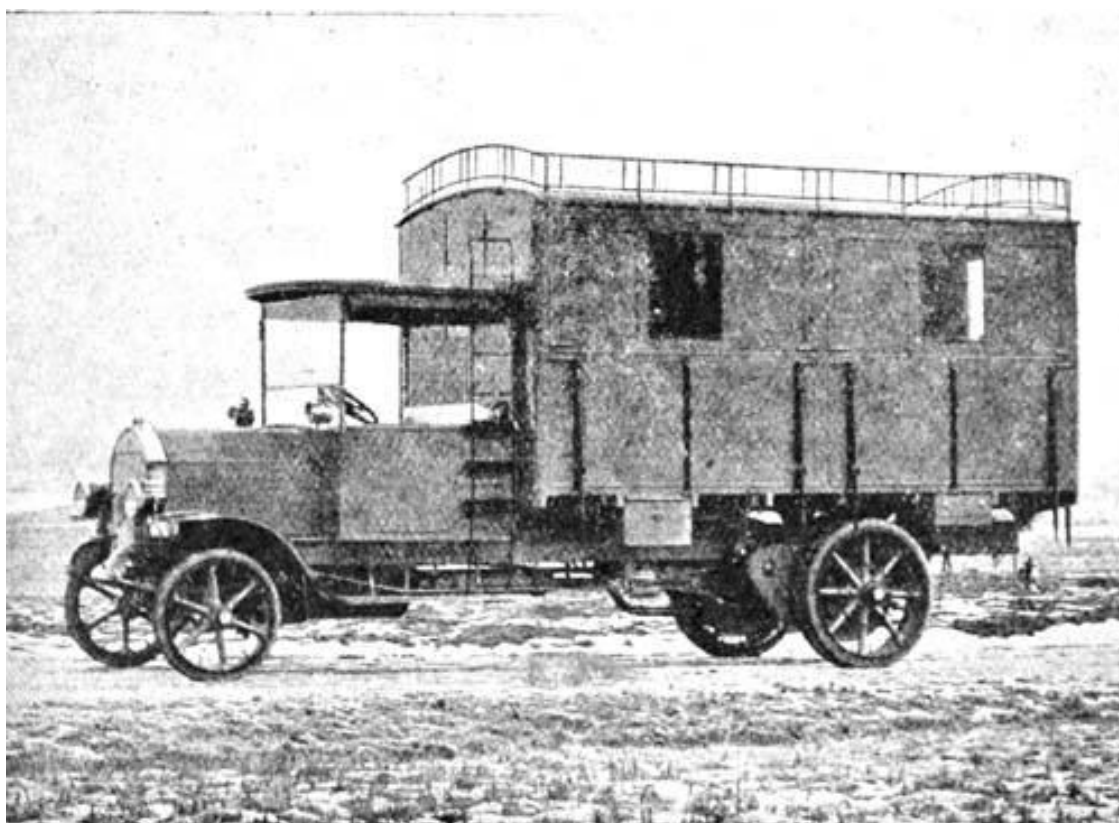
Теперь мы переходим к вопросу о том, возможно ли поддерживать в мирное время только то количество транспортных средств, которое действительно требуется, и восполнять потребность сверх этого количества как можно быстрее, но, тем не менее, с некоторой задержкой, когда разразится война. По этому поводу капитан А. Э. Дэвидсон, R.E., бывший секретарь Комитета по механическому транспорту Военного министерства, высказал следующее совершенно определенное мнение в документе, зачитанном им на Имперской конференции автомобильного транспорта в его официальном качестве представителя Военного министерства:

“Необходимо сделать упор на необходимость немедленного получения транспорта. Армия, которая может мобилизоваться в кратчайшие сроки, получает огромное преимущество, будучи способной перехватить инициативу до того, как противоборствующие армии подготовятся, а армия, которая мобилизуется наиболее быстро, сможет получить решающее преимущество. Этот вопрос в настоящее время настолько тщательно проработан, что полная мобилизация армии может быть организована в течение периода, исчисляемого часами”.

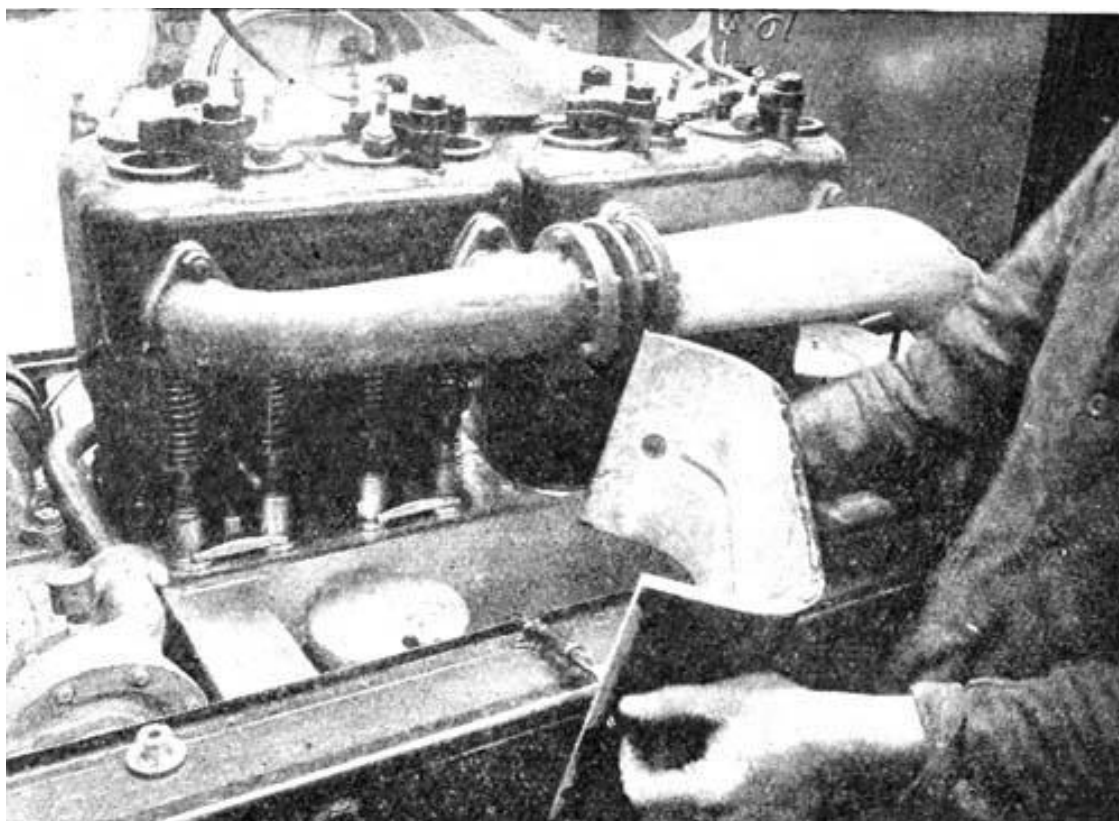


Фотография “Автокара”.

ФРАНЦУЗСКАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ МАСТЕРСКАЯ, СПЕЦИАЛЬНО ОБОРУДОВАННАЯ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ЛЕТНЫХ ВОЙСК.

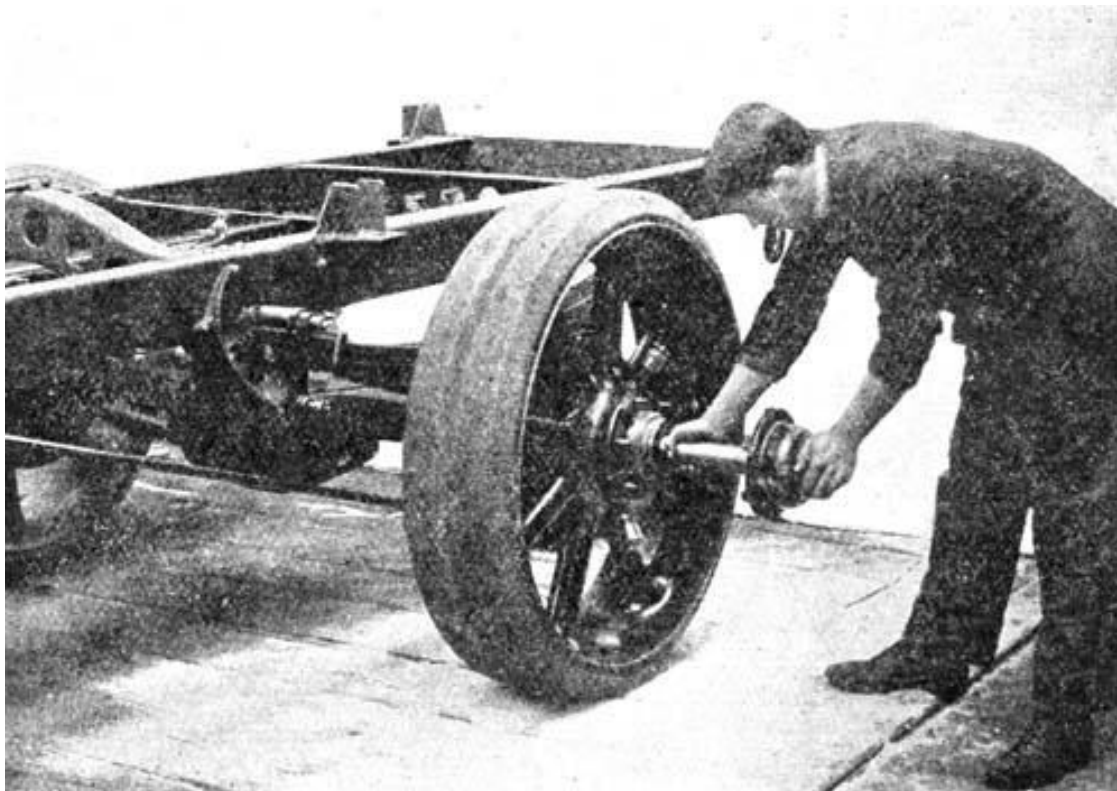


АВТОМОБИЛЬ ИЗ НЕМЕЦКОЙ МАСТЕРСКОЙ, ЗАКРЫТЫЙ ДЛЯ ВЫЕЗДА НА ДОРОГУ.



ДВА ВИДА ДЕТАЛЕЙ БРИТАНСКОГО ГРУЗОВИКА ТИПА “КАРРИЕР”, ВЫДЕЛЕННОГО НА СУБСИДИИ, СВИДЕТЕЛЬСТВУЮЩИЕ ОБ УСИЛИЯХ, ПРЕДПРИНЯТЫХ ДЛЯ ОБЛЕГЧЕНИЯ ОСМОТРА И ЗАМЕНЫ.

КЛАПАНЫ ДВИГАТЕЛЯ СО СНЯТОЙ СМОТРОВОЙ КРЫШКОЙ.



КАК МОЖНО СНЯТЬ ОСЕВЫЕ ВАЛЫ. СНЯВ ВЕРХНИЙ И НИЖНИЙ КОЖУХИ, МОЖНО СНЯТЬ ВСЮ КОНЕЧНУЮ ПЕРЕДАЧУ, ВКЛЮЧАЯ ДИФФЕРЕНЦИАЛ, БЕЗ ПОДЪЕМА АВТОМОБИЛЯ ДОМКРАТОМ ИЛИ СНЯТИЯ ГРУЗА.

Чтобы выполнить это требование, дополнительные колонны автотранспорта также должны быть способны мобилизовываться с такой же скоростью, и мы вынуждены прибегнуть либо к последнему средству - реквизировать любое транспортное средство, которое окажется под рукой, либо к подготовке схемы, которая обеспечит значительный резерв транспортных средств утвержденной марки и типа, которые могут быть предоставлены в любой момент по уведомлению за несколько часов. Такая схема, очевидно, предполагает выплату владельцам этих транспортных средств некоторой суммы, предназначенной для возмещения им таких убытков, которые могут возникнуть в результате их обязанности немедленно реквизировать свои транспортные средства. Более того, эти выплаты должны предусматривать, что Военное министерство должно иметь право на периодический осмотр автомобилей, чтобы они могли быть хорошо информированы об их состоянии и могли иметь определенные знания относительно того, должным ли образом они управляются и обслуживаются таким образом, чтобы сделать их полезными единицами флота, находящегося на действительной службе. Схема такого рода называется схемой “субвенции” или “субсидирования”, и очень широко признается, что такая схема образует существенную часть организации транспорта и снабжения в каждой стране, в которой гражданское использование большегрузных автомобилей достаточно широко, чтобы принцип субсидирования применялся в рабочем

масштабе. Очевидно, что размер субсидии, которая предлагается владельцам автотранспортных средств соответствующего типа, должен зависеть, в первую очередь, от условий, сопровождающих выплаты. Если — как в некоторой степени в случае Великобритании — схема субсидирования применяется только к транспортным средствам тех типов, которые не использовались бы в торговых целях, если бы правительство не предлагало определенных поощрений, выплаты должны быть более чем достаточными, чтобы компенсировать любые недостатки, возникающие в результате использования транспортного средства того типа, на который предоставляется субсидия, а также неудобства при прохождении проверок.

Опять же, если Военное министерство выдвигает различные условия относительно функций, которые должны быть воплощены в конструкции субсидируемых транспортных средств, более или менее очевидно, что эти условия повлекут за собой производственные расходы, что приведет к увеличению продажной цены машин по сравнению с ценой обычных моделей аналогичной грузоподъемности. Таким образом, субсидия также должна быть достаточной для покрытия любого увеличения первоначальных затрат для пользователя. Если это увеличение составляет, скажем, 50 фунтов стерлингов, а неудобства, связанные с принятием данного типа, приводят к потере эффективности, оцениваемой, скажем, в 30 фунтов стерлингов в год, то субсидия, если она должна создавать какой-либо реальный стимул, очевидно, должна составлять платеж при покупке в размере не менее 60 фунтов стерлингов с последующей выплатой, скажем, 40 фунтов стерлингов в год в течение трех или четырех лет.

В странах, где большегрузные автомобили не используются достаточно широко в торговых целях — за исключением случаев, когда предоставляются какие-либо чрезмерные поощрения, — субсидия, конечно, должна быть значительно выше. Если условия эксплуатации настолько неблагоприятны для использования механического транспорта, что убеждают торговца в том, что при замене, скажем, двадцати лошадей и пяти фургонов на пару трехтонных грузовиков его расходы увеличатся на 100 или 200 фунтов стерлингов в год, схема должна учитывать эти возможные потери. В этом случае схема становится чем-то большим, чем просто субсидия, и в большей степени напоминает схему, искусственно разработанную для поощрения использования определенного вида транспорта исключительно из-за его полезности для правительства в случае войны.

ГЛАВА IX

Сравнение национальных условий

Удачное положение Великобритании—Причины быстрого развития автомобильного транспорта—Большое влияние Лондона—Положение движения в европейских странах.

Рассматривая, насколько любая форма схемы субсидирования была или могла быть действительно успешной, мы должны принимать во внимание, прежде всего, национальные и местные условия, регулирующие использование автомобилей в обычных коммерческих службах, и удовлетворительно иметь возможность констатировать, что рассмотрение этого вопроса приводит к выводу, что положение Великобритании особенно выгодно, поскольку

количество промышленных автомобилей, находящихся на вооружении, значительно превышает общую потребность британской армии, и такое положение дел, параллели которому нет ни в одной другой европейской стране.

Экономичное использование двигателей в торговле и промышленности зависит в первом случае в значительной степени от качества и количества национальных дорог. Великобритании повезло, что она обладает самой прекрасной дорожной системой в мире. В отношении автомобильных перевозок мы не ограничены отсутствием транспортных магистралей между нашими промышленными или жилыми районами, и мы можем доставлять товары практически в каждый дом или даже коттедж в королевстве, без необходимости преодолевать что-либо худшее, чем небольшое расстояние по довольно неровной проселочной дороге или частной трассе.

Нет никаких сомнений в том, что Лондон в значительной степени ответственен за огромное развитие автомобильного транспорта на Британских островах. Обычно считается, что Париж представляет собой ближайший подход к Лондону для целей сравнения. Тем не менее, население Парижа составляет лишь около половины населения Лондона, а площадь, в пределах которой проживает это население, составляет всего около одной четверти. Другими словами, плотность населения Парижа вдвое выше, чем в Лондоне, что означает, что среднее расстояние, которое необходимо преодолеть для доставки товаров данному количеству людей, в Париже намного меньше, чем здесь. Теперь автомобиль способен демонстрировать превосходную экономичность по сравнению с гужевым транспортом, главным образом там, где он может использовать свою способность развивать скорость и преодолевать без утомления большие расстояния в течение дня. Для доставки от дома к дому двигатель находится в невыгодном положении, поскольку, пока он стоит в ожидании перед дверью, он представляет собой большой простаивающий капитал, чем запряженная лошадьми повозка, и вложение этого большего капитала может быть оправдано только в том случае, если это приводит к тому, что транспортное средство выполняет за данное время гораздо больший объем работы, чем было бы возможно при использовании лошадей.

Если взять, к примеру, 2-тонный автофургон, способный пробегать около 100 миль в течение рабочего дня, то идеальным состоянием является пробег под полной загрузкой от склада до некоторой точки на расстоянии около 50 миль. Здесь доставляется весь груз, и находится полный обратный груз. Такие условия редко доступны на практике, но чем ближе к ним можно подойти, тем больше вероятность того, что двигатель окажется выгодной инвестицией. С другой стороны, предположим, что автомобиль используется для работы от дома к дому, включающей, скажем, 100 доставок в течение дня с общим пройденным расстоянием всего около 10 миль, двигатель может преодолеть это расстояние в пробке примерно за час, в то время как конному транспортному средству может потребоваться два часа. Экономия в этом случае сравнительно невелика и представляет собой, скажем, всего лишь дополнительные 10 поставок или преимущество в 10 процентов. дополнительная работа, выполненная за день. С другой стороны, стоимость двигателя намного выше, и более чем вероятно, что по экономическим соображениям эксплуатационные расходы не были бы оправданы при использовании механического транспорта.

Применяя эти примеры крайних случаев к общему утверждению, совершенно очевидно, что как большая численность населения, так и более рассеянное распределение населения Лондона

делают мегаполис гораздо более благоприятным рассадником для промышленного двигателя, чем, скажем, Париж, или, если уж на то пошло, Берлин или Вена. Крупные лондонские дома обнаружили, что их условия доставки в отдаленные жилые районы в целом были очень благоприятными для автомобильного транспорта, который они, следовательно, широко внедрили, отдавая предпочтение, как правило, фургонам, перевозящим грузы весом от 25 до 3-4 тонн, в зависимости от характера перевозимого товара. Создав автомобильные службы, они смогли во многих случаях обойтись без местных распределительных пунктов в окрестностях Лондона, и они сочли возможным значительно расширить районы своей непосредственной доставки. Одним из последствий стало то, что люди, проживающие в 20, 30 или даже 40 милях от города, теперь могут делать заказы в крупных лондонских домах и получать доставку товаров прямо к своим дверям в тот же день или, самое позднее, на следующий день. Эта доставка осуществляется без каких-либо ненужных манипуляций и без каких-либо задержек, которые неизбежно возникают, если железная дорога используется в качестве посредника.

Расширив таким образом сферу своей деятельности, крупные лондонские дома вступили в прямую конкуренцию с более крупными торговыми концернами, сосредоточенными в городах, расположенных на некотором расстоянии от Лондона. Эти местные концерны обнаружили, что теряют бизнес из-за лондонских домов, и были вынуждены в интересах самосохранения попытаться сохранить этот бизнес, предлагая столь же хорошие и оперативные условия для доставки. Тем не менее, какая-то часть их торговли неизбежно оказывается для них утраченной, и они вынуждены искать новые области. Чтобы сделать это и, насколько это возможно, противостоять конкуренции, они практически вынуждены осваивать автомобильный транспорт и, в свою очередь, расширять свою территорию до тех пор, пока она не охватит другие города и деревни, расположенные на большем расстоянии от мегаполиса. Таким образом, влияние Лондона неуклонно распространяется за пределы страны, поощряя внедрение автомобильного транспорта в других городах. Подобное явление, в меньшей степени, имеет место во всех наших очень многочисленных крупных промышленных городах, в результате чего микроавтобус и грузовой автомобиль стали привычными объектами в каждой части страны, и, так сказать, действовали как движущаяся реклама их собственной полезности.

Этот процесс в сочетании со сравнительным качеством наших дорог способствовал повсеместному внедрению автомобильных перевозок торговцами всех классов по всей стране. Вследствие этого железные дороги ощутили на себе последствия конкуренции со стороны автомобильного транспорта и приняли ответные меры, предоставив в свое распоряжение значительный автопарк, чтобы обеспечить быстрое распределение товаров, вверенных им для доставки. В некоторых случаях железнодорожные компании организовали службы в сельских районах, которые служат питающими узлами для своих ответвлений или магистральных линий. Одновременно общее развитие, начатое в первом случае частным предпринимательством, стало настолько заметным и убедительно доказало надежность тяжелого двигателя, что правительственные ведомства, в частности Главное почтовое управление, были впечатлены огромными возможностями нового транспорта и внедрили автофургоны для перевозок на большие расстояния, а также для местной рассылки почты в крупных городах, как более прямые, а также как более экономичные, чем старые соглашения с железными дорогами. Особенно это касается перевозки посылок.

Параллельно с этим развитием произошел поразительный прогресс пассажирского автотранспорта. И здесь Лондон оказал большое движущее влияние. Величайший город в мире

вырос из небольших зарослей по собственной воле. Он не был спланирован, как это делают более молодые города, с какой-либо четкой схемой удовлетворения растущих потребностей в дорожном движении. И здесь ближайшую параллель можно найти в Париже. Отдельные части этого города все еще похожи на Лондон в этом отношении или даже хуже, и их пересекают только узкие и извилистые дороги, проложенные без какой-либо внятной схемы. Однако у Парижа есть то преимущество, что за последние сто лет были применены определенные методы улучшения. Контроль по-прежнему осуществлялся теми же департаментами, и политика была постоянной. Следовательно, сеть маленьких улочек постепенно стала подчиняться замечательной системе главных магистралей огромной ширины и красоты, на пересечениях которых есть широкие открытые места, обычно используемые для возведения некоторых из тех прекрасных памятников, которые так дороги французской нации.

Другие и более новые города, прекрасным типичным примером которых может служить Берлин, с самого начала были почти полностью построены в соответствии с определенной градостроительной схемой, и во всех их более поздних разработках трамвай рассматривался как необходимое средство пассажирского транспорта, и были приняты все меры для обеспечения того, чтобы полная система железнодорожного сообщения была всячески облегчена и, насколько это возможно, предотвращена от нанесения ущерба природным и архитектурным красотам, которые любой ценой должны поддерживаться в интересах процветания торговли, а также по эстетическим соображениям.

В таких случаях омнибус с двигателем с самого начала вступает в прямую конкуренцию с электрическим трамваем, причем последний, как правило, поддерживается чрезвычайно влиятельными корыстными кругами, сила которых была такова, что нанесла ущерб или почти полностью предотвратила внедрение двигателей для общественного пользования. Как в Париже, так и в Лондоне условия по той или иной причине препятствовали повсеместному внедрению рельсового транспорта на улицах. Что касается Лондона, то трамвай полезен и возможен в пригородных районах, а также как средство доставки людей на небольшое расстояние от центральных районов. За пределами этого пункта его расширение, вероятно, неосуществимо и, безусловно, наталкивается на очень серьезное противодействие, которое до настоящего времени препятствовало завершению строительства чего-либо, приближающегося к созданию всеобъемлющей трамвайной системы с севера на юг или с востока на запад. Центральный район несколько лет назад обслуживался конным омнибусом, и именно с этим транспортным средством, а не с трамвайным вагоном, моторному омнибусу на ранних стадиях его развития приходилось конкурировать. Следовательно, ему была предоставлена хорошая возможность доказать свои желательные качества, и он не был безнадежно испорчен тем, что на очень ранних и несовершенных стадиях развития был противопоставлен более или менее совершенной системе пассажирских перевозок по рельсам. Таким образом, Лондон зарекомендовал себя как крупнейший в мире питомник моторных омнибусов. Его ранние недостатки вызвали много ворчания и определенное количество неудобств, но с самого начала было понятно, что это всего лишь вопрос времени, когда он вытеснит конные омнибусы с улиц.

В Париже также моторному омнибусу были предоставлены неплохие шансы, и он доказал свою состоятельность. Частично он использовался на маршрутах с узкими дорогами и крутыми спусками, где движение трамваев было бы опасным, а частично на других маршрутах, природные красоты которых настолько очевидны, что обычно считалось, что прокладка

трамвайных линий или создание каких-либо постоянных пятен, например, вызванных установкой штандалов и проводов, было бы совершенным осквернением.

Моторный омнибус, пройдя стадию становления новичком, наиболее практичным из возможных способов доказал широкой публике преимущества автомобильного транспорта. Это очень сильно ударило по железнодорожному сообщению на короткие расстояния и вынудило эти последние в целях самообороны открыть собственное автомобильное сообщение, особенно в сельских районах, недостаточно обеспеченных самими железными дорогами. Невозможно сказать, в какой степени развитие автомобильного транспорта является результатом аномалии, при которой автомобильные пассажирские перевозки Лондона не контролируются местными органами власти, которые обладают в других городах лицензионными полномочиями, закрепленными в Лондоне за главным комиссаром полиции. Другие крупные британские города, как, например, Манчестер и Бирмингем, в течение многих лет отказывались позволять моторному омнибусу доказывать свою состоятельность, опасаясь конкуренции с трамвайными путями, принадлежащими муниципалитету, который, будучи сам лицензирующим органом, мог отказаться предоставлять средства, при которых могла возникнуть конкуренция с его собственным концерном. Лишь недавно длительный опыт Лондона доказал всем этим авторитетам огромную полезность моторного омнибуса, и его распространение во всех крупных городах стало либо свершившимся фактом, либо неизбежным развитием событий ближайшего будущего. Париж, с его меньшим парком моторных омнибусов, не оказал подобного влияния в чем-либо, приближающемся к аналогичной степени, в провинциальных городах Франции; а Берлин, который практически полностью запретил моторные омнибусы, практически ничего не сделал для поощрения автомобильного транспорта в Германии. Довольно любопытно, что эта политика сохранялась в Берлине так долго, учитывая, что на протяжении многих лет правительство Германии выплачивало огромные суммы в виде субсидий с единственной целью поощрения национального использования торговых двигателей. По всей вероятности, процесс наглядных демонстраций на улицах столицы был бы более эффективным, чем все понесенные расходы.

Из того, что было ранее, видно, что все обстоятельства сложились таким образом, что развитие автомобильного транспорта в Великобритании шло гораздо более быстрыми темпами, чем в других странах. К этому добавляется несомненный факт, что гений британского инженера лучше всего выражается в чем-то существенном и долговечном. Тяжелый промышленный двигатель более типичен для британских тенденций, чем легкий быстрый автомобиль. Что касается последнего, то мы можем быть хорошими подражателями и вполне можем оставаться на равных с конкурентами. Что касается первого, то мы можем сделать больше, и мы показали, что способны лидировать в мире и производить более совершенные промышленные двигатели, чем можно получить в любой другой стране. Даже прогрессивные инженеры Соединенных Штатов признают, что они должны черпать вдохновение в этом движении из Великобритании, и их нередко можно встретить в этой стране, изучающей то, что было сделано, и извлекающей уроки, которые они будут применять дома и которые могут способствовать их сильной конкуренции с нами, но вряд ли сделают их нашими лидерами.

Общим результатом всех этих влияний стало, как уже говорилось, то, что Великобритания является единственной европейской страной, в которой промышленные двигатели в мирное время используются в количествах, значительно превышающих возможные военные потребности наших собственных вооруженных сил. Следовательно, проблема, стоящая перед

нашим Военным министерством, заключалась не в том, чтобы поощрять использование тяжелого транспорта, а в том, чтобы направить тенденции дизайна и народный вкус в русло, по которому их можно было бы привести в наиболее полное соответствие с военными требованиями.

Следующей после нас Франции повезло в обладании лучшей дорожной системой среди всех европейских стран, и это помогло развитию промышленного автотранспорта продвигаться довольно быстро, хотя и не с такой скоростью, чтобы страна могла самостоятельно обеспечивать свои потребности в военном автотранспорте. Германия, имеющая менее совершенную дорожную систему, включающую во многих частях очень серьезные уклоны, по-прежнему испытывает большие трудности с удовлетворением своих военных потребностей, в то время как Австрия с этой точки зрения находится в положении, несколько схожем с положением Германии. Следовательно, во всех этих трех великих странах схема субсидирования должна была быть скорее схемой поощрения использования автомобильного транспорта любого вида, чем попыткой направить проектировщиков по каким-либо конкретным каналам. Условия в Бельгии в чем-то схожи с теми, которые существуют во Франции; и, вообще говоря, другие европейские страны настолько плохо обслуживаются дорогами и настолько неблагоприятно расположены с точки зрения их потребностей в перевозке и доставке товаров, что о развитии промышленного автомобильного транспорта в больших масштабах не могло быть и речи, и, следовательно, создание какой-либо схемы субсидирования оказалось бы бесполезным. Теперь, имея достаточно четкое представление об условиях, существующих в каждой из соответствующих стран, мы можем более подробно рассмотреть природу схем, разработанных в интересах военного транспорта, и установить, насколько успешно эти схемы были реализованы.

ГЛАВА X

Двигатели типа Британских субсидий

Ранние схемы субсидирования—Размер субсидии—Стандартизация управления автомобилем—Важные механические характеристики—Обеспечение работы в составе колонны—Противоречие с “цепным приводом”—Нынешнее положение.

Ввиду особо выгодных обстоятельств, подробно описанных в предыдущей главе, британская схема субсидирования с финансовой точки зрения менее внушительна, а с практической точки зрения гораздо более всеобъемлюща, чем любая другая схема, которая до сих пор применялась в других странах. Военное министерство Великобритании в целом одобряет использование транспортных средств, предназначенных для перевозки на действительной службе полезных грузов весом около трех тонн, но поскольку машины также должны везти четырех человек и значительное количество снаряжения и припасов, они соответствуют обычным промышленным транспортным средствам грузоподъемностью четыре тонны. Существует параллельное, но гораздо меньшее требование к автомобилям мощностью 30 л.с., соответствующим обычным коммерческим двухтонкам и способным развивать более высокие

скорости, чем желательно для более тяжелых машин. Эти более легкие машины предназначены для использования позади мобильных и быстро передвигающихся войск, в то время как более тяжелые предназначены для обслуживания пехоты и перевозки боеприпасов. В каждом случае общая сумма выплаченной субсидии составляет от 110 до 120 фунтов стерлингов. Часть этой суммы выплачивается наличными при приеме транспортного средства, в то время как остальная часть представляет собой ежегодный платеж, распределенный на три года, и зависит от периодического осмотра, выявляющего удовлетворительное состояние субсидируемой машины.

Соглашение также предусматривает, что в случае, если Военное министерство пожелает реквизировать транспортное средство во время войны, владельцу будет выплачена очень либеральная цена, которая, конечно, в некоторой степени зависит от возраста машины. Правильная сумма получается путем вычета из первоначальной стоимости автомобиля определенного регулярного процента, предназначенного для отражения снижения стоимости в течение каждого полугодия нормальной эксплуатации. После этого вычета итоговая цифра увеличивается на согласованный процент от нее самой, в результате чего цена, уплаченная за любой автомобиль возрастом менее двух лет, очень близка, если не совсем равна первоначальной стоимости.

Первый шаг, сделанный в направлении системы субсидирования в Великобритании, относится к 1908 году. В то время считалось, что легкие паровые тракторы лучше всего удовлетворяют военным требованиям, и ряд из них был зарегистрирован, при этом их владельцам выплачивалась номинальная сумма в размере 2 фунтов стерлингов в год. Промышленный бензиновый автомобиль в это время заканчивал испытательный срок, и вскоре военные власти пришли к выводу, что он представляет собой более полезный тип, учитывая характер конкретных чрезвычайных ситуаций, от которых они были в основном призваны защищаться. Обычное паровое транспортное средство вызвало определенные возражения, принцип которых заключался в том, что его грузоподъемность топлива и воды ограничена, и последняя обязательно должна пополняться через довольно частые промежутки времени. Это не является большим недостатком в коммерческой работе, но может стать очень серьезной проблемой во время войны, когда люди и лошади имеют преимущественные права на возможно ограниченный запас воды.

В 1911 году была утверждена схема субсидирования транспортных средств и поставок двигателей, и ввиду того факта, что ни одна такая схема не могла быть реализована до тех пор, пока она не вступит в силу в течение нескольких лет, была временно принята временная схема, в соответствии с которой владельцам транспортных средств, как правило, грузоподъемностью около трех тонн, выплачивались общие суммы в размере от 38 до 52 фунтов стерлингов. Нынешняя схема субсидирования была окончательно введена в действие в 1912 году после того, как эксперты Военного министерства неоднократно совещались с представителями ведущих производственных компаний. Основные объекты схемы четко указаны в спецификации Военного министерства следующим образом:

- (1) Для обеспечения одинакового управления всеми транспортными средствами: и
- (2) Свести к минимуму количество запасных частей, которые необходимо иметь при себе в полевых условиях, принимая во внимание количество транспортных средств различных марок, из которых будут состоять транспортные колонны армии.

Что касается первого из этих двух положений, то, казалось бы, вряд ли может быть два мнения, хотя на самом деле в некоторых кругах утверждалось, что никакая стандартизация контроля за вождением ни в коей мере не является существенной. Такой точки зрения, как можно себе представить, могут придерживаться только те, кому лично настолько повезло, что они обладают теми механическими способностями, которые позволяют человеку управлять любым автомобилем, каким бы отличным он ни был от тех, к которым он привык ранее, и управлять им с совершенной безопасностью и эффективностью даже в ночное время и по неизвестным и плохим дорогам. Мы не можем предполагать, что каждый водитель транспорта обладает этим инстинктом, и поэтому мы должны согласиться с тем, что цель, к которой стремится Военное министерство, заслуживает всяческой поддержки. На самом деле, стоит немного подробнее остановиться на этом моменте, чтобы показать, какая забота была предпринята, чтобы сделать все максимально простым для водителя.

Во-первых, что касается ручного управления. Рулевое колесо должно обеспечивать поворот передних колес автомобиля на 76° , то есть на 38° от нормального положения с обеих сторон. Для достижения максимальной блокировки необходимо сделать два полных оборота рулевого колеса. Таким образом, водитель, который привык получать определенный эффект, поворачивая руль на определенное расстояние, обнаружит, что если его пересадить на субсидируемый автомобиль другой марки, то тот же эффект будет по-прежнему вызываться тем же количеством движений. Это, конечно, помогает ему сразу стать безопасным водителем в пробке или на крутых поворотах. Четырехступенчатая коробка передач приводится в действие с помощью рычага в воротах. Этот вентиль должен быть сформирован из двух слотов и двух селекторов, причем обратный является продолжением первого слота скорости. Рычаг ручного тормоза должен быть расположен с возможностью нажатия и находиться на значительном расстоянии от рычага переключения скоростей и справа от него. Кроме того, тормозной рычаг должен быть на 6 дюймов длиннее и иметь простую цилиндрическую ручку, в то время как рычаг переключения скоростей завершается круглой ручкой. Таким образом, любая путаница между этими двумя рычагами при внезапной чрезвычайной ситуации или в темноте полностью предотвращается. Рычаги дроссельной заслонки и зажигания должны располагаться под рулевым колесом и справа от него, их перемещение должно быть независимым от любого движения рулевой колонки. Увеличение оборотов двигателя в каждом случае должно производиться перемещением рычагов вперед. Общий угол поворота должен составлять 90° , а ручки должны располагаться под прямым углом к главной оси транспортного средства, когда они находятся в центре своего движения. Это, опять же, означает, что водитель, привыкший оказывать определенное воздействие на свой двигатель определенным нажатием кнопки зажигания или дроссельной заслонки, ни в коей мере не будет смущен тем, что его пересадят в другой автомобиль. Единственный момент, в котором допускаются какие-либо изменения в управлении автомобилем, - это педаль акселератора, наличие которой необязательно. Однако, если предусмотрен ножной акселератор, он должен быть таким образом совмещен с ручным дросселем, чтобы при отпускании акселератора дроссельная заслонка возвращалась в положение, установленное ручным рычагом. Педали сцепления и ножного тормоза обозначены С. и В. соответственно, и педаль сцепления должна находиться слева, а педаль тормоза - справа, причем ход в каждом случае составляет примерно $3\frac{1}{2}$ дюйма. Из этих подробностей видно, насколько тщательно был продуман каждый элемент системы управления движением с целью облегчения работы водителей, которым, возможно, придется часто пересаживаться с одной машины на другую. Что касается того, является ли принятая договоренность хорошей, у

нас есть убедительные доказательства благоприятного характера заявления мистера Дж. Э. Торникрофта о том, что его фирма приняла систему управления Военного министерства в качестве стандарта для всех своих транспортных средств, независимо от того, субсидируемой модели или нет.

На более позднем этапе, возможно, стоит подумать о том, не продемонстрировал ли опыт возможности сочетания со схемой полного субсидирования модифицированной схемы, предусматривающей использование только транспортных средств соответствующей грузоподъемности и внедрение всех деталей стандартного контроля. Таким образом, если модель истинного субсидирования по-прежнему будет несколько непопулярна среди коммерческих пользователей, будет создан вполне адекватный резерв без каких-либо значительных проблем.

Обращаясь теперь ко второму из двух основных моментов, которые Военное министерство пыталось осветить, мы обнаруживаем, что реализация плана сопряжена с гораздо большими трудностями. Любая попытка обеспечить стандартизацию деталей транспортных средств различных марок неизбежно влечет за собой расходы производителей как на разработку новых конструкций, так и на организацию экономичных процессов в цехах. Такие расходы оправданы с коммерческой точки зрения только в том случае, если продажи полученной продукции достаточно для обеспечения прибыльной торговли. Конечно, следует учитывать дополнительный престиж фирмы, имеющей лицензию на строительство для Военного министерства, но это само по себе недостаточное поощрение. Следовательно, каждое условие, принятое с целью стандартизации, должно быть покрыто субсидиями, достаточными для покрытия как изготовителя, так и пользователя в отношении любых дополнительных затрат или недостатков в эксплуатации. Военное министерство признало невозможность требовать полной стандартизации и, таким образом, уничтожить индивидуальность различных типов транспортных средств. Тенденция любого такого процесса заключалась бы в подавлении нормальной конкуренции и предотвращении прогресса. Следовательно, попытка стандартизации может быть предпринята только в определенных отношениях, когда она по той или иной причине представляется весьма желательной. Например, радиаторы особенно подвержены повреждениям, и, следовательно, соединения радиатора с машиной стандартизированы, чтобы обеспечить быструю замену этого важного элемента в целом. Радиаторы установлены на цапфах, подшипники которых разделены пополам, а расположение и размеры впускных и выпускных патрубков определенно зафиксированы. В качестве дополнительной защиты поперек передней части радиатора должен быть проложен прочный шнур в виде стержня или трубки. Двигатели не стандартизированы, за исключением некоторых деталей, таких как, например, способ крепления и приведения в действие магнитопроводов, которые сконструированы с целью быстрого снятия и замены в целом. Высокая степень стандартизации невозможна без больших затрат и других недостатков в том, что касается конструкции сцепления и механизма переключения скоростей, хотя передаточные числа последних определяются по причинам, которые будут объяснены позже.

Что касается главной передачи, то возможна некоторая степень стандартизации в том, что касается рычагов оси и втулок. Подшипники передних колес стандартизированы таким образом, чтобы сделать колеса взаимозаменяемыми, а диаметры как передних, так и задних колес фиксированы. Производители и пользователи могут выбирать тип кузова, который будет устанавливаться на субсидируемую машину, но, как правило, это должен быть грузовой кузов

со съёмными бортами и торцами высотой не менее двух футов и несущей рамой для установки полного верхнего покрытия. Также используется определенное количество грузовых фургонов.

В схеме субсидирования предусмотрено много положений, специально направленных на то, чтобы сделать транспортные средства пригодными для работы в составе колонны. Во-первых, предусмотрено, что все двигатели должны быть оснащены регуляторами, которые автоматически регулируют их частоту вращения до 1000 оборотов в минуту. Это не позволяет водителям запускать двигатели и превышать скорость своих автомобилей на светофоре, а также определяет определенную максимальную скорость, которая должна быть, так сказать, почти точно одинаковой для всех субсидируемых машин. В сочетании с этим существуют положения, касающиеся переключения скоростей передач. Регулятор двигателя ограничил скорость 3-тонного типа до 16 миль в час, а 30-тонного - до 20 миль в час. Следующим шагом является обеспечение того, чтобы, когда дорожные условия требуют использования пониженных передач, все транспортные средства в колонне должны были переключать передачу практически в одном и том же месте, а при включении пониженных передач они двигались практически с одинаковыми скоростями. С этой целью предусмотрено, что соотношение между верхней и нижней передачей должно составлять примерно пять к одному, что обеспечивает максимальную скорость около трех и четырех миль в час соответственно для двух классов. Это положение, принятое в сочетании с установленными габаритами двигателя, должно гарантировать, что каждое транспортное средство способно преодолевать уклон в один из шести на обычном дорожном покрытии, как с полной загрузкой, так и порожняком. Будет видно, что при этом учитывалась желательность организации всего таким образом, чтобы водители большого количества машин, работающих в колонне, то есть движущихся по одной и той же дороге с небольшими интервалами друг за другом, не испытывали никаких трудностей в соблюдении надлежащей дистанции и, таким образом, в предотвращении любого риска столкновений. По аналогичным причинам установка наземного опрыскивателя является обязательной. Цель опрыскивателя - предотвратить движение транспортного средства назад, если, например, водитель не включил передачу на крутом подъеме. На обычных коммерческих машинах установка не требуется, поскольку тормоза почти наверняка остановят автомобиль до того, как он проедет более нескольких ярдов, но в случае с одним транспортным средством в длинной колонне эти несколько ярдов могут означать столкновение со следующим автомобилем и безнадёжную неразбериху, вызывающую серьёзную задержку. Ввиду возможности выхода из строя какой-либо одной машины каждое шасси должно быть оснащено буксировочными крюками на концах лонжеронов рамы спереди и сзади, чтобы каждую машину можно было, при необходимости, либо буксировать, либо буксировать другую, и любая "хромая утка" не мешала всей колонне, а могла быть протаскана до некоторой точки, где ее можно было отбуксировать с дороги, а остальным можно было позволить двигаться дальше.

Другие пункты схемы учитывают, в частности, тот факт, что машины должны эксплуатироваться на очень плохих и, возможно, на очень холмистых дорогах, и могут даже потребоваться для объезда по пересеченной местности, когда дороги разрушены или полностью заблокированы. Главными моментами в этой связи являются обеспечение высокого дорожного просвета, который ни в коем случае не должен быть меньше 12 дюймов, указание размера колес, которые несколько больше, чем обычно встречаются на коммерческих автомобилях, и различные положения, обеспечивающие надлежащую защиту механизма от грязи и пыли. Вообще говоря, эти положения представляют собой одну из основных трудностей в обеспечении успеха схемы, главным образом по той причине, что большие колеса предполагают довольно высокую

погрузочную платформу, и против этого возражают многие коммерческие концерны на том основании, что это затрудняет погрузку и разгрузку. С другой стороны, колеса большего размера лучше подходят для дорог, и, следовательно, вполне возможно, что торговые концерны в настоящее время будут вынуждены по закону мириться с их недостатками. С точки зрения автомобилистов в Колониях, высокий дорожный просвет и большие колеса являются очень ценными и даже необходимыми характеристиками. Следовательно, схема субсидирования хорошо соответствует многим колониальным требованиям, и производители, машины которых принимаются Военным министерством, вероятно, в немалой степени зависят от успеха данного типа от вероятности получения заказов из-за рубежа.



Фотография "Автокара".
ПОЛЕВАЯ КУХНЯ SAURER MOTOR.

В интересах надлежащей защиты механизма от грязи и пыли эксперты Военного министерства сочли необходимым предусмотреть, что все автомобили должны приводиться в движение по системе с прямой осью либо через коническую, либо червячную передачу. В первом случае был принят только первый вариант, но совсем недавно был применен червячный привод, примером чего является продукция его пионеров, господ. Деннис Бразерс, встретил одобрение. Следует отметить, что цепной привод, который, по мнению многих производителей, а также многих пользователей как внутри страны, так и за рубежом, не имеет себе равных для выполнения тяжелых работ, определенно неисправен. Таким образом, возник значительный антагонизм к схеме в целом, и приходится прийти к выводу, что причины отказа от цепного привода были связаны не только с вопросом защиты от грязи, но, возможно, в большей степени были связаны с тем фактом, что, хотя цепной привод, вероятно, столь же экономичен в обслуживании, как и любой привод с прямой осью, он требует гораздо более частых регулировок и внимания, и, возможно, небольших замен.

В коммерческой практике это соображение имеет мало значения или вообще не имеет его, но при активной эксплуатации поломка не менее серьезна, поскольку вызвана всего лишь

поломкой одного звена цепи, а не полным выходом из строя всей шестерни трансмиссии. Можно сделать вывод, что в настоящий момент машины с цепным приводом фактически используются на службе британской армии, и в интересах успеха этой схемы в будущем можно выразить надежду, что практический опыт покажет, что любые опасения относительно ненадежности этого типа трансмиссии с военной точки зрения окажутся совершенно беспочвенными.

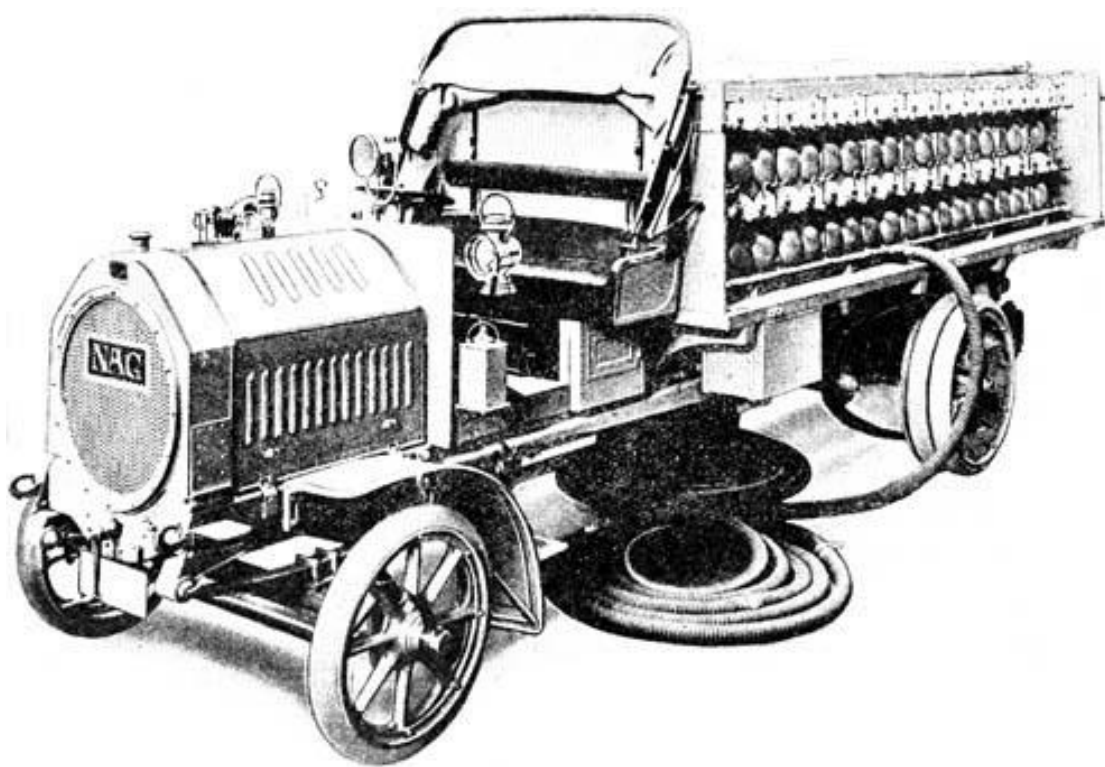
Когда разразилась великая война, положение вкратце было следующим. Схема субсидирования не действовала в течение достаточного периода времени, чтобы за счет ее средств обеспечить весь необходимый флот. Само Военное министерство владело более чем сотней грузовиков субсидируемого типа, и ограниченное количество из них находилось на гражданской службе. Среди них, вероятно, наиболее заметным был Leyland, который был первым типом, принятым к субсидированию. Это было необходимо, поэтому, чтобы зависеть не только на поставку станков субсидий типа, но в первую очередь о реквизиции другие автомобили любой грузоподъемности, и больше в последнее время на постоянное приобретение новых транспортных средств типов, которые, если не по точно субсидия требования, приближенные к нему достаточно, чтобы обеспечить разумные условия для удобной, ремонту и техническому обслуживанию машин для перевозки и подача колонны, как наших существующих экспедиционный корпус, а также новые армии сейчас в процессе формирования.

ГЛАВА XI

Транспортные средства континентальных армий.

Французская схема—Примечания к французским транспортным средствам—Бензольное и спиртовое топливо—Немецкая схема, трудности и результаты —Австрия, Италия и Россия.

Французская схема выделения субсидий, по уже объясненным причинам, должна быть более всеобъемлющей в своих финансовых положениях, чем действующая в Великобритании. Не вдаваясь в подробности, в общем заявлении можно резюмировать, что субсидия, выплаченная в отношении грузовика грузоподъемностью около 3 тонн, составляет в общей сложности около 300 фунтов стерлингов в течение четырех лет.



Фотография "Автокар".

НЕМЕЦКИЙ ГРУЗОВИК, ПРИСПОСОБЛЕННЫЙ ДЛЯ ПОПОЛНЕНИЯ ЗАПАСОВ БЕНЗИНА В ОБОЛОЧКАХ ДИРИЖАБЛЕЙ ZEPPELIN.

Французское правительство специализируется на протяжении многих лет в машинах и несколько светлее грузоподъемность, и еще совсем недавно они внесли серьезный и довольно успешные усилия по содействию занятости мощных автомобилей, в которых мощность двигателя организована с приводом на все четыре колеса, и которые могут быть использованы либо как грузовые автомобили или трактора, или как комбинацию из двух. Гений французского автоинженера, по мнению автора, лучше проявляется в высокоскоростном туристическом автомобиле, чем в промышленном транспортном средстве. Можно найти отличные примеры последнего, но среднее качество продукции известных производителей почти наверняка не соответствует качеству соответствующих британских фирм. Сравнить относительную важность двух национальных отраслей промышленности могли те, у кого была возможность посетить выставку промышленных автомобилей в Лондоне в 1913 году, а затем осмотреть экспонаты в пристройке Парижского автомобильного салона позже в том же году. В этих случаях, а также во время предыдущих попыток понаблюдать за испытаниями французских субсидируемых транспортных средств, у автора сформировалось мнение, что во многих случаях различные конструктивные особенности любого конкретного транспортного средства французского происхождения особенно неодинаковы. В некоторых частях шасси мы обнаруживаем достаточную или даже неоправданно большую прочность; в других - чрезмерно легкую конструкцию и определенное пренебрежение деталями, обеспечивающими безопасность при эксплуатации. Во многих случаях рулевой механизм излишне открыт и вынесен очень далеко вперед, что может привести к травмам в случае незначительного столкновения или проезда любого значительного препятствия. Цепной привод очень популярен среди французских производителей. Цепи обычно не защищены кожухами, и в очень многих случаях

предпринимается попытка получить с помощью цепи очень большой редуктор, что приводит к использованию абсурдно маленьких цепных шестерен, которые, безусловно, будут нуждаться в частой замене в условиях грубой эксплуатации. Опять же, в некоторых случаях сами цепи слишком легкие для долговечности. Существует также определенное пренебрежение к доступности двигателя и сцепления и тенденция использовать пневматические шины на транспортных средствах, предназначенных для перевозки тяжелых грузов, которые перевозились бы с гораздо меньшим риском возникновения проблем на дороге на более прочном автомобиле с твердыми покрышками и хорошей системой поддрессирования.

Признавая, что французское правительство не могло установить какую-либо степень стандартизации до тех пор, пока оно не получит достаточное количество транспортных средств, можно было бы подумать, что можно, по крайней мере, что-то предпринять в направлении стандартизации средств управления автомобилем. В некоторых французских моделях subvention рычаг ручного тормоза расположен ближе к водителю, чем рычаг переключения скоростей; в других используется противоположное расположение. Часто оба рычага имеют одинаковую длину и почти неразличимы на ощупь, что, должно быть, делает гораздо более опасным сажать нового водителя в субсидируемую машину, когда это срочно требуется для ночной работы.

Судебные разбирательства по поводу субсидий во Франции проводились ежегодно, обычно в августе и сентябре, и, как правило, не носили очень сложного характера. Сопровождая конкурирующие транспортные средства, автор был вынужден прийти к выводу, что целью властей было скорее передать на субсидирование любую достаточно эффективную машину, чем отсеять значительное количество и полагаться только на самую долговечную. Как правило, во время этих испытаний конкурирующие грузовики паркуются в Версале, из центра которого они ежедневно выезжают по ограниченному количеству маршрутов, как правило, очень легкого характера с точки зрения уклонов. Интересной и потенциально ценной особенностью ежегодных испытаний во Франции стало обязательное использование на всех автомобилях различных видов топлива. В одни дни использовался бензин, в другие - бензол, а в третьи - снова смесь бензола пополам с денатурированным спиртом, который для практических целей можно рассматривать как то же самое, что и метилированный спирт. Таким образом, французское правительство попыталось сделать себя по крайней мере частично независимым от каких-либо временных перебоев в импорте бензина, хотя, насколько мы можем видеть в настоящее время, такие перебои ни в малейшей степени не вероятны во время нынешней войны. Бензол, конечно, может производиться в ограниченных количествах в этой стране и во Франции, и в случае возникновения чрезвычайной ситуации поставки бензола могут быть значительно увеличены за счет одновременного создания запасов других продуктов, которые в данный момент не продаются.

Что касается алкоголя, то во Франции выращивается значительное количество свеклы, из которой можно производить либо сахар, либо спирт. Как правило, эта свекла используется в основном для производства сахара, поскольку это более прибыльный метод ее использования, но в экстренных случаях ее можно использовать для производства очень большого количества товарного алкоголя, таким образом, грубо говоря, удваивая имеющиеся запасы топлива домашнего производства.

Результаты этих тестов были, в целом, очень интересными. Почти в каждом случае бензол давал лучшие результаты, чем бензин, в то время как смесь бензола и спирта давала результаты в некоторых случаях несколько лучшие, чем бензин, а в других случаях не такие хорошие. В среднем по расходу смесь оказалась примерно равной бензину. Посетив Версаль ранним сентябрьским утром, когда температура была довольно низкой, автор убедился, что использование бензола или его смеси не представляет каких-либо серьезных трудностей при запуске двигателей. Более того, общее отсутствие неприятного запаха или дыма, по-видимому, указывало на удовлетворительное сгорание топлива.

Что касается результатов французской схемы субсидирования, то тот факт, что недавно были ужесточены правила и введены определенные ограничения в отношении лошадиной силы, веса и т.д., по-видимому, указывает на то, что количество транспортных средств, имевшихся в наличии на момент начала войны, должно было по крайней мере приближаться к предполагаемому необходимому количеству. Последняя серия судебных процессов только закончилась, когда разразилась война. В этих испытаниях участвовало около шестидесяти транспортных средств, представляющих значительное разнообразие марок и типов, включая небольшое количество колониальных грузовиков специальной конструкции и один или два трактора. В целом автомобили прошли испытания хорошо, и мнения присутствовавших экспертов сводились к тому, что в механических деталях были заметны значительные улучшения по сравнению с предыдущими годами.

Кстати, можно упомянуть, что большой автопарк Paris General Omnibus Co. образует очень полезный и удобно сконцентрированный запас солидных автомобилей, доступных либо для быстрой перевозки войск, либо — путем замены или переоборудования кузовов — для транспортных колонн. Однако численно парижский омнибусный парк очень сильно отстает от лондонского, в то время как с механической точки зрения транспортные средства имеют более тяжелую конструкцию, и можно было бы предположить, что ими труднее управлять на узких и извилистых проселочных дорогах.

В Германии система субсидирования автомобильного транспорта была введена в действие в 1908 году. В то время ограниченное число немецких производителей производили значительные количества тяжелых автомобилей, особенно на экспорт, но становилось очевидным, что потребуется некоторое весьма существенное поощрение, чтобы сделать внутренний рынок достаточно активным, чтобы приносить реальную пользу Военному министерству. В результате была разработана схема, о которой открыто говорилось как о "схеме популяризации использования механического транспорта", или, другими словами, о схеме убеждения деловых домов использовать вид транспорта, который без государственной помощи представлял бы собой неэкономичную и, следовательно, нежелательную черту промышленного концерна. Правительство Германии приняло решение в пользу большегрузных автомобилей, способных перевозить 4 тонны груза и еще 2 тонны груза на прицепе. Эти прицепы, вопреки обычной коммерческой практике, оснащены резиновыми шинами, поскольку установлено, что это дополнение облегчает работу по транспортировке грузов примерно на 25-30%. Общая сумма субсидии на субсидируемый поезд, состоящий из механического грузовика и прицепа с резиновыми покрышками, составляет что-то около 450 фунтов стерлингов в течение пяти лет. Выбор тяжелого типа транспортных средств, вероятно, был оправдан необходимостью ограничения длины транспортных колонн, предназначенных для сопровождения огромных армий. В то же время рассмотрение, очевидно, показало, что использование таких тяжелых

автомобилей сопряжено с серьезными недостатками, и недавние правила предусматривают более строгие требования в отношении максимального веса.

Когда схема выделения субсидий действовала в течение пяти лет, были опубликованы цифры, свидетельствующие о ее результатах до конца марта 1913 года. За этот период было субсидировано 825 армейских поездов, а именно 743 в Пруссии и других государствах, армии которых находятся под контролем Пруссии, и 82 в Баварии. Кроме того, около 400 грузовиков очень похожих типов были проданы в Германии вне схемы, что делало доступными для использования в то время около 1200 поездов. Учитывая увеличение промежутка времени, прошедшего с тех пор, мы, возможно, можем оценить общее количество, имевшееся в наличии на момент начала войны, примерно в 1600 человек. Капитан Дэвидсон подсчитал, что немецкой армии требуется для транспортных целей около 2000 ее поездов, но эта цифра, по-видимому, не учитывает потребности всего ландвера и ландштурма. Признано, что обычным британским экспедиционным силам требуется около 1000 3-тонных транспортных средств, которые по вместимости соответствовали бы примерно 500 немецким поездам. Следовательно, 2000 немецких поездов, по-видимому, было бы примерно достаточно для армии, вчетверо превышающей численность наших Экспедиционных сил. Аналогичным образом, оценка того, что Франции требуется около 5000 автомобилей 3-тонного типа, очевидно, не учитывает полную мобилизацию резервов.

Производственные концерны, которые в наибольшей степени участвовали в немецкой схеме, - это немецкие Daimler, Büssing, N.A.G. и Gaggenau. Все эти четверо участвовали в схеме с самого начала, и около десяти других производителей совсем недавно присоединились к ней, в то время как в Баварии только три производителя строили в соответствии с официальными требованиями. Государствами, промышленность которых обеспечила наиболее сильную поддержку этой схеме, являются Бранденбург, Саксония, Рейнская провинция, Вюртемберг, Вестфалия, Баден и Эльзас-Лотарингия. Не менее 41 процента. из общего числа зарегистрированных машин обычно используются в пивоваренной отрасли. В этой связи весьма поучителен и забавен официальный отчет из Баварии:

“В Баварии так много пивоварен, и они так плотно распределены, что нет необходимости куда-либо перевозить пиво на большие расстояния. Следовательно, транспортных средств практически не используется”.

Этот серьезно высказанный намек на то, что пиво - единственный по-настоящему необходимый товар, по-видимому, демонстрирует отсутствие чувства юмора, которое, по-видимому, является национальной характеристикой немецкой расы.

Следующими после пивоваренных компаний, но значительно отстающими в своей практической поддержке государственной схемы, идут концерны, занимающиеся перевозкой товаров на экспорт, за ними следуют компании, занимающиеся перевозкой кирпича, производством муки, строительных материалов, сельскохозяйственными работами и перевозкой изделий из чугуна и стали.

Пытаясь оценить, насколько существующий автопарк соответствует требованиям немецкой армии, мы должны помнить, что он состоит, по крайней мере частично, из машин, которые находятся на вооружении в течение нескольких лет и которые, следовательно, не могут выдержать длительной нагрузки в особенно сложных условиях. Следует предположить, что

правительство Германии предусмотрело продолжение производства значительного количества тяжелых грузовиков на протяжении всей войны и не допустило, чтобы ведущие автомобильные заводы, занятые в производстве этого класса автомобилей, были слишком сильно оголены мобилизацией своих сотрудников.

Австрийская схема субсидирования аналогична действующей в Германии, но предпочтение отдается грузовикам несколько меньшей грузоподъемности, вероятно, ввиду гористого характера многих приграничных дорог. Общая сумма выплачиваемой субсидии составляет около 360 фунтов стерлингов в течение пяти лет. Эта схема была введена в действие спустя некоторое время после аналогичных проектов во Франции и Германии, первые испытания были проведены ближе к концу 1911 года. Некоторые районы Австрии хорошо обеспечены дорогами, так что здесь есть все условия для коммерческого использования автомобильного транспорта. Для перевозки почты в Венгрии используется большое количество транспортных средств, не относящихся к субсидируемому типу, но, без сомнения, пригодных для выполнения легких работ во время войны. В австрийском Тироле существует ряд автомобильных служб для перевозки почты и пассажиров, но в целом Австрия, вероятно, не очень хорошо обеспечена механическим транспортом. Ее обрабатывающая промышленность ограничена, и она в значительных количествах импортирует продукцию из своей соседки, Германии.

Италия может найти лишь очень небольшое применение тяжелым автомобилям в коммерческих целях, и, следовательно, правительству пока было бы бесполезно зависеть от чего-либо вприроде схемы субсидирования. Во время кампании в Триполи значительное количество довольно легких грузовиков было приобретено путем прямых закупок и оказалось очень исправным. Вероятно, они не того типа, который был бы идеален в европейской войне, хотя они, несомненно, подходили для работы на рыхлых песчаных трассах, где более тяжелые машины вполне могли выйти из строя.

В России также нет системы субсидирования по причине сравнительно слабого промышленного развития, а также крайне недостаточного количества и качества дорог. Что касается используемых транспортных средств, то страна зависит от импорта, в то время как армия должна зависеть исключительно от прямых закупок у иностранных производителей. Довольно интересно отметить, что из примерно 2000 промышленных автомобилей, экспортированных Германией в течение 1913 года, не менее 25 процентов в Россию было поставлено, и практически все они, как известно, представляют собой правительственные заказы. Россия уже много лет закупает грузовики военного назначения у британских фирм. Инженер, сопровождавший один из первых автомобилей, поставляемых из этой страны, следующим образом описывает дороги, на которых автомобилю пришлось работать во время официальных испытаний:

Дорога была покрыта мелким песком, насыпанным на несколько футов выше уровня окружающей местности, в которой колеса крестьянских повозок прорезали колеи примерно 12-14 дюймов в глубину. Колея этих колес была узкой, и приходилось ехать по ней одной парой колес, в то время как другая пара тем временем сама прокладывала колеи. Через определенные промежутки времени приходилось пересекать дощатые мосты. Они были старыми и небезопасными; поэтому возникла необходимость проложить временную дорожку из досок, чтобы распределить вес на как можно большее количество досок ”.

На первый взгляд может показаться, что при таких условиях покупка российским правительством грузовых автомобилей представляет собой пустую трату денег, но факты объясняются заслуживающей доверия историей, распространенной в течение нескольких дней после начала войны, о том, что австрийский военный атташе примерно за день до отъезда из Петрограда выразил удивление по поводу мобилизации такого количества автомобилей. “У вас такие плохие дороги”, - сказал он. “Да, - последовал ответ, - но у вас хорошие”.

ГЛАВА XII

Чрезвычайные меры в связи с началом войны

Работа Главных автомобильных организаций — Реквизиция транспортных средств Военным министерством — Организация последующих поставок.

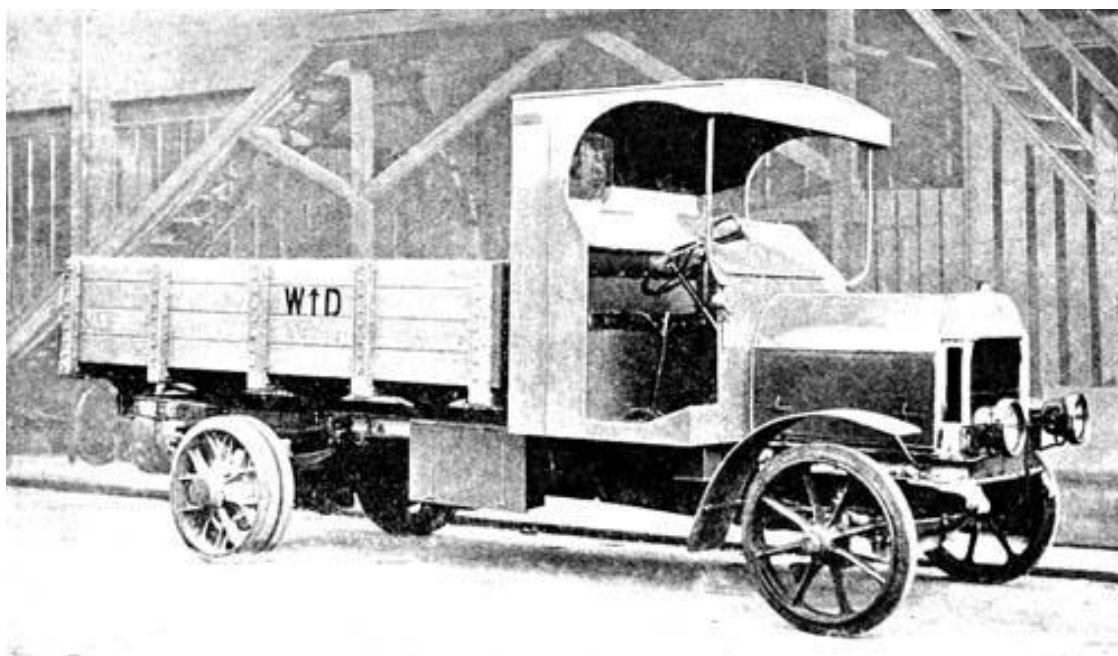
Примечательной чертой в связи с мобилизацией британской армии в начале войны была энергия, с которой крупные автомобильные организации взялись за выполнение обязанностей по предоставлению частных автомобилистов, насколько это было возможно, на службу правительству. Королевский автомобильный клуб разослал циркулярное письмо примерно шестидесяти провинциальным автомобильным клубам, аффилированным с вышестоящим органом, с просьбой немедленно попросить их членов, владеющих автомобилями, зарегистрировать их в Королевском автомобильном клубе для использования Военным министерством и Адмиралтейством, на случай, если они будут разыскиваться. Эта схема одновременно продвигалась с помощью средств рекламы в главных органах лондонской и провинциальной прессы, а плакаты были размещены во всех официально оформленных отелях и гаражах Клуба по всему Королевству. Регистрационные формы с запросом сведений об автомобилях и указанием характера услуги, для которой они будут предоставлены, были быстро подготовлены и широко распространены с замечательными результатами. Эти машины были предоставлены в распоряжение Военного министерства и Адмиралтейства как для внутренней, так и для дипломатической службы, и во многих случаях их владельцы предоставляли свои собственные услуги для облегчения или ускорения неотложных дел страны, предоставляя чиновникам готовые средства быстрой транспортировки.

Кроме того, Клуб поддерживал постоянную связь с Британским обществом Красного Креста и предоставил в распоряжение этого Общества пристройку R.A.C. по адресу: 83, Pall Mall, в качестве офиса, магазина и организационных целей. Поскольку потребность в предоставлении автомобилей скорой помощи для иностранных служб стала острой, Клуб оказал неоценимую помощь Обществу, поддерживая постоянный поток автомобилей, безвозмездно предоставленных или одолженных их владельцами. Автомобили были поставлены для этой и других целей через организацию R.A.C. практически из каждого графства Англии, Шотландии, Ирландии и Уэльса. Всех членов и единомышленников Клуба попросили помочь в работе по набору персонала, имея при себе в автомобилях карточки, призывающие к скорейшему зачислению.

Автомобильная ассоциация и Автомобильный союз действовали столь же энергично и оперативно. Ассоциация немедленно передала Военному министерству предложение помочь

правительству в полном объеме его ресурсов, и после принятия этого предложения немедленно связалась со своими 92 000 членами — владельцами легковых автомобилей, малолитражек, велосипедов и мотоциклов — приглашая их добровольно оказать свои услуги и с этой целью предоставить как можно более подробную информацию. В ответ на это обращение были зарегистрированы имена около 20 000 владельцев автомобилей, и в течение нескольких дней большое их количество использовалось не только Военным министерством, но и муниципальными и другими органами по всей стране. Самая ранняя мобилизация произошла на гоночной трассе в Донкастере, где в ответ на телеграммы за несколько часов собралось около 150 автомобилей. Этот флот оставался сосредоточенным в течение нескольких дней, но случайность, которую он должен был обеспечить, не материализовалась. Большое количество членов АА было нанято в течение первых двух-трех недель войны для охраны телефонных и телеграфных линий и кабелей, пока не были созданы постоянные условия для этой службы. Сотни сотрудников на мотоциклах и автомобилях подолгу дежурили днем и ночью под присмотром сотрудников почтового отделения.

В связи с перевозкой раненых Ассоциация предоставила автопарки в распоряжение главных военных центров по всей стране, ее члены держали себя в готовности выехать в любое время дня и ночи для перевозки раненых с железнодорожных станций в госпитали. В значительном количестве случаев нанятые таким образом автомобилисты брались за свой счет переоборудовать свои автомобили в машины скорой помощи, и большое количество переоборудованных таким образом машин было отправлено через ла-манш для работы за линией огня. Также в большом количестве прибывали транспортные средства для встречи беженцев и доставки их во временные дома. Сотни мотоциклистов добровольно вызвались выполнять работу по доставке отправок, а комитеты Национальной лиги обслуживания и другие рекрутинговые организации во всех частях страны получили поддержку в виде легковых автомобилей и мотоциклов с прицепами, готовых забрать новобранцев и доставить их на призывные пункты. В обычное время Ассоциация задействует на главных дорогах страны более 500 дорожных патрулей, в обязанности которых входит постоянное движение на велосипеде по назначенным участкам с рассвета до темноты. Эти люди, очевидно, были идеальными новобранцами для батальонов велосипедистов, необходимых для разведывательной работы. Более 250 из них были зачислены в различные полки или вернулись в свои старые полки, в то время как отборный отряд численностью более 100 человек был сформирован в первые две роты 8-го Эссекского (велосипедистского) батальона под командованием секретаря Ассоциации капитана Стенсона Кука, который ранее был членом Лондонской стрелковой бригады.



Фотография “Автокар”.

ОДИН ИЗ ПАРКА АВТОБУСОВ “МОДСЛЕЙ”, РЕКВИЗИРОВАННЫХ ВОЕННЫМ МИНИСТЕРСТВОМ И ОСНАЩЕННЫХ КУЗОВАМИ ГРУЗОВИКОВ.

Ассоциация коммерческих пользователей автотранспорта провела набор мужчин, способных работать водителями автотранспорта, а также сформировала от имени своих членов своего рода транспортную биржу. Аналогичная схема, но в более широком масштабе, была реализована Имперским советом автомобильного транспорта, идея которого заключалась в том, что в то время как некоторые коммерческие концерны будут испытывать трудности с осуществлением поставок из-за реквизиции их лошадей, у других — из-за дезорганизации торговли - будут простаивать подходящие мощности. В этом случае можно было бы избежать значительных проблем, создав какой-нибудь механизм, способный установить контакт между двумя группами.

Совет также провел работу по оказанию помощи Отделу автомобильной скорой помощи Британского общества Красного Креста и распространил циркуляр среди его зарубежных членов с целью содействия поддержанию британской экспортной торговли автомобилями.

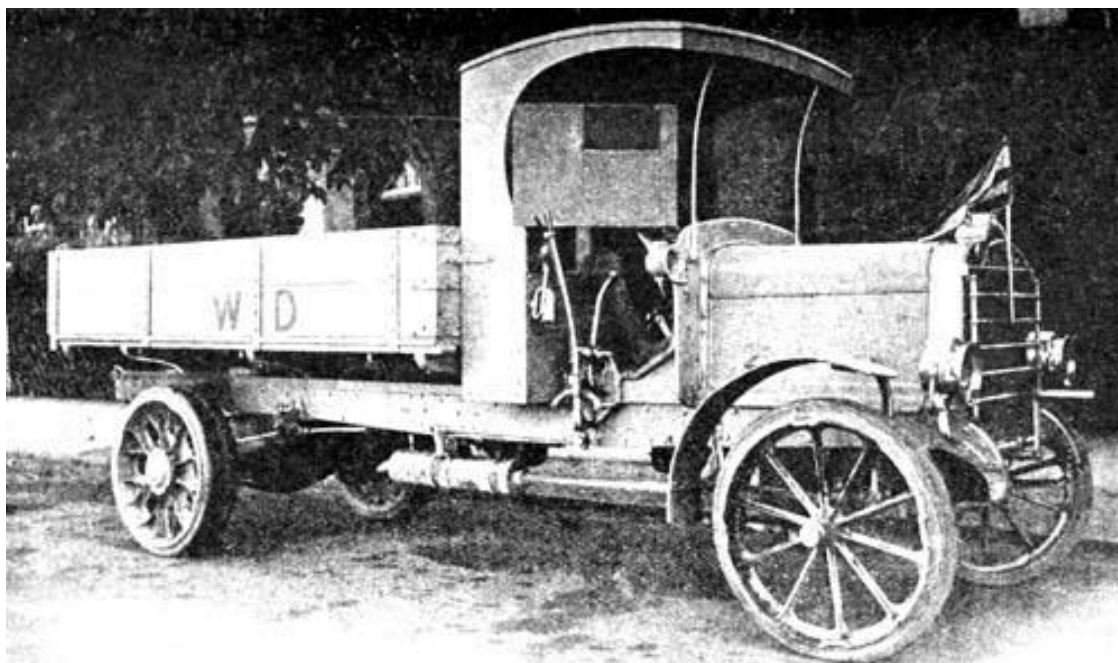
С началом войны Военное министерство немедленно предприняло шаги по обеспечению обслуживания всех грузовых автомобилей типа subvention, работающих для коммерческих домов. Поскольку их было недостаточно для удовлетворения всех потребностей армии, несколько тысяч других грузовиков примерно такой же грузоподъемности, но разных типов, были реквизированы несколько поспешно. Качество сформированных таким образом флотов было неодинаковым, даже несмотря на то, что процесс отсева в портах посадки внес определенный вклад в обеспечение единообразия. Точно так же настоятельная необходимость нанять многие тысячи водителей транспорта естественным образом привела к набору людей с различными способностями. Водители, управляющие грузовиками или автобусами, в некоторых случаях должны быть достаточно способными механиками. В других странах не рекомендуется любое вмешательство в механизм их машин, и их учат быть полностью зависимыми от механического персонала в их штаб-квартире. Такие люди, хотя и хорошо

владеют навыками управления транспортным средством, на самом деле не обладают полной квалификацией для работы водителем автотранспорта на действительной службе.

Очень значительное количество лондонских моторных омнибусов было убрано с улиц и переоборудовано в машины скорой помощи или грузовики, и подобные транспортные средства также использовались для перевозки войск и других целей.

Как только у дел появилось немного времени для урегулирования, стало очевидно, что правительство не намерено полагаться на систему реквизиций для восполнения потерь своего флота, находящегося на вооружении, или для обеспечения транспорта для индийских и колониальных войск, или для новых армий, находящихся в процессе формирования. Для этой цели были размещены крупные регулярные заказы у многих ведущих производителей, и в некоторых случаях эти заказы сводились к поглощению практически всей продукции. Точных цифр относительно темпов, с которыми на ранних этапах войны правительство принимало поставки новых грузовиков, нет, но нет сомнений в том, что еженедельные поставки исчислялись трехзначной цифрой, и что до завершения военных действий потребуется продолжение очень значительных заказов.

В европейских странах сравнительная нехватка промышленных автомобилей привела к необходимости проведения более массовой программы закупок. Так, например, Париж был быстро лишен всего своего парка моторных омнибусов, насчитывавшего около 1100 единиц. Несколько лет назад от старого двухэтажного моторного омнибуса, который когда-то использовался в Париже, отказались в пользу длиннофюзеляжного одноэтажного автобуса, способного перевозить до сорока пассажиров. Эти машины спроектированы таким образом в соответствии с требованиями правительства, чтобы их можно было быстро трансформировать в фургоны для перевозки мяса. Окна заменены сетками из проволоочной сетки, сиденья сняты, а поручни снабжены крючками. В качестве альтернативы, автобусы могут быть столь же легко приспособлены для перевозки раненых с помощью простых приспособлений, к которым можно подвесить носилки или гамаки.



Фотография “Автокар”.

БОЛЬШОЕ КОЛИЧЕСТВО ГРУЗОВИКОВ DAIMLER БЫЛО ЗАХВАЧЕНО ВОЕННЫМИ ВЛАСТЯМИ. ПОКАЗАННЫЙ ПРИМЕР ОСНАЩЕН ЩИТКОМ, СОДЕРЖАЩИМ ЛИСТ ТРИПЛЕКСНОГО СТЕКЛА, КОТОРЫЙ ОСТАНОВИТ ВЫСТРЕЛ ИЗ ВИНТОВКИ НА РАССТОЯНИИ 100 ЯРДОВ.

Во время мобилизации во Франции для перевозки войск использовалось большое количество транспортных средств, и, более того, транспортные средства типа парижских автобусов, несомненно, пригодятся для этой цели всякий раз, когда может возникнуть необходимость быстрой переброски умеренно крупных групп людей из одной точки в другую, где отсутствует удобное железнодорожное сообщение.

Все континентальные страны, участвовавшие в войне, приняли строгие меры против экспорта любых видов автотранспортных средств, в то время как даже в Великобритании некоторое время действовал приказ, запрещающий экспорт тяжелых промышленных транспортных средств. Фактически, заранее во всех кругах было осознано, что война такого масштаба, в которой задействовано такое огромное количество людей, не могла вестись в соответствии с ожиданиями и последующей реализацией, если только в первом случае не будет поставлена в полную зависимость от автомобильного транспорта в плане снабжения продовольствием и, как следствие, аналогичного обслуживания военных припасов, перевозки раненых, разведки и предоставления командирам и штабным офицерам возможности передвигаться с достаточной быстротой и свободой, чтобы они могли с достаточной точностью осознать существенные факты, с которыми они были призваны. чтобы разобраться.

Wyman & Sons Ltd., Типографии, Лондон и Реддинг.

ПРИМЕЧАНИЯ ПЕРЕПИСЧИКА:

Изображение обложки для этой электронной книги было создано переписчиком, используя оригинальную обложку в качестве фона, и находится в общественном достоянии.

Несоответствия в расстановке переносов были стандартизированы.

Сохранено архаичное написание, которое, возможно, использовалось на момент публикации.